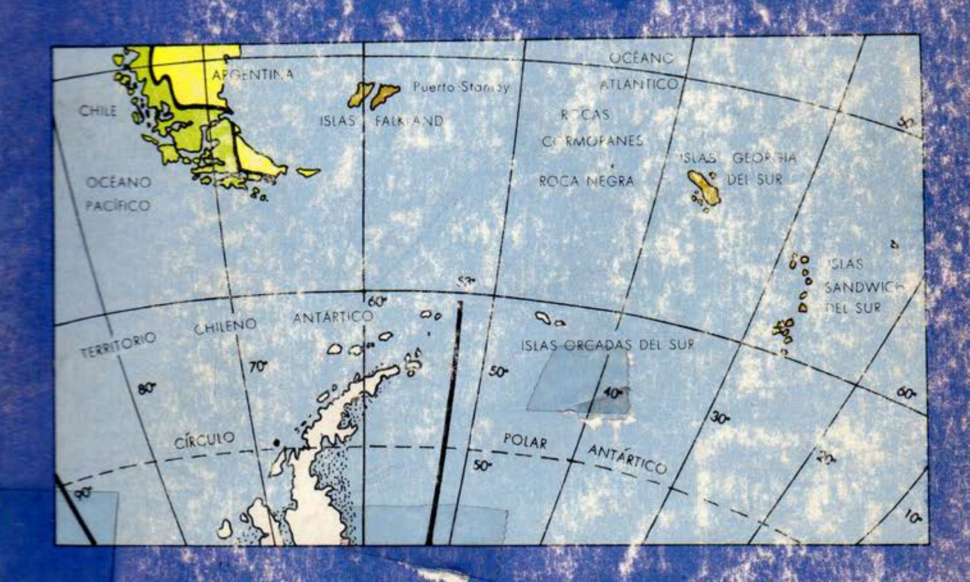
Oscar Espinosa Moraga

La cuestión de las Islas Falkland (1492 – 1982)



1er. PREMIO CONCURSO LITERARIO MILITAR 1982

BIBLIOTECA DEL OFICIAL

VOLUMEN LXVIII

1983

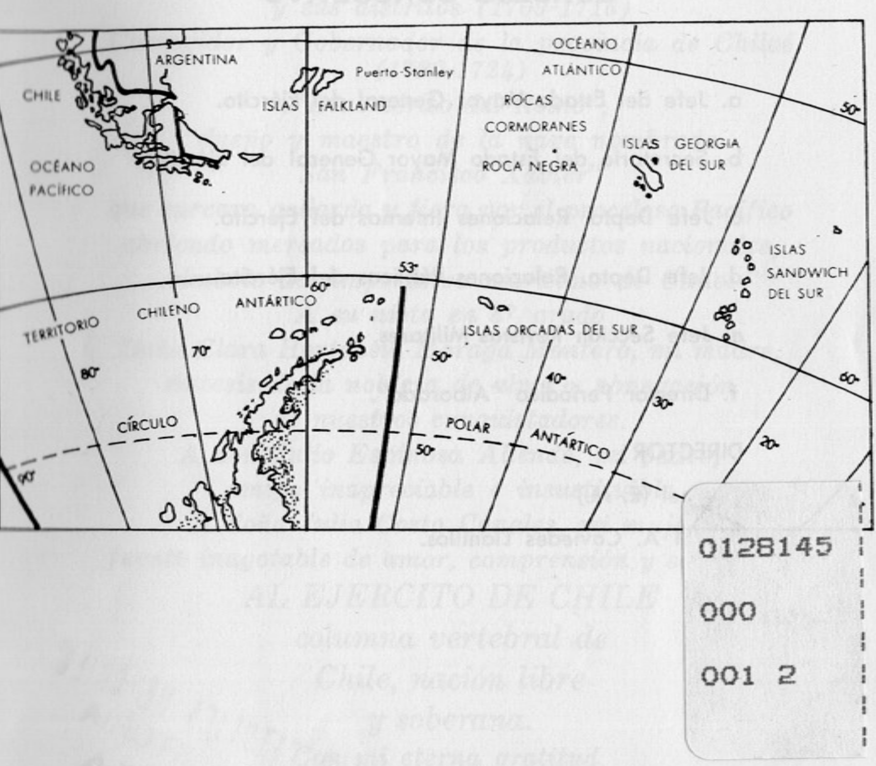
BIBLIOTECA DEL OFICIAL

Relación de Obras Publicadas

* Vol. Nº I.—Táctica General según las experiencias de la Gran Guerra. Tomo I. Por el Coronel F. Culmann.
* Vol. Nº II.—Táctica General según las experiencias de la Gran Guerra. Tomo II. Por el Coronel F. Culmann.
* Vol. Nº III.—Tratado de Guerra de Montaña. Tomo I. Por el General Dosse.
* Vol. Nº IV.—Tratado de Guerra de Montaña. Tomo II. Por el General Dosse.
* Vol. Nº V.—Servicio de Intendencia durante la movilización, concentración para el primer despliegue estratégico y durante la campaña. Por el General Hans von Kiesling.
* Vol. Nº V.a.—Ensayo de Pedagogía Militar. Por el Tte. Coronel Emile Mayer.
* Vol. Nº VI.—Operaciones en la alta montaña. Por el General Hans von Kiesling.
* Vol. Nº VII.—Empleo de la Caballería conforme a las enseñanzas que deben deducirse de la Historia Militar. Por W. Brenken.
* Vol. Nº VIII.—La Conquista del Imperio. Por el Mariscal E. da Bono.
* Vol. Nº IX.—El Arte de Mandar. Por A. Gavet.
* Vol. Nº X.—La Filosofía del Mando. Psicología individual. Por el Capitán Julio Campo S.
* Vol. Nº XI.—El Plan de Guerra y su comprobación histórica. Por el Tte. Coronel José M. Menéndez.
* Vol. Nº XII.—Manual de Criptografía. Por el Tte. Coronel Arturo Fuentes.
* Vol. Nº XIII.—Filosofía del Mando. Lógica aplicada. Por el Capitán Julio Campos S.
* Vol. Nº XIV.—Exito estratégico. Exitos tácticos. Por el Coronel L. Loinzeau.
* Vol. Nº XV.—Baquedano. Por el General de Brigada Jorge Carmona Yáñez.
* Vol. Nº XVI.—La Guerra. Su conducción política y estratégica. Por el Coronel Manuel Montt M.
* Vol. Nº XVI.a.—Historia de la Artillería. Por el Tte. Coronel (R) Pablo Barrientos Gutiérrez.
* Vol. Nº XVII.—Tropas Aerotransportadas. Por el Coronel checoslovaco F. O. Miksche.
* Vol. N XVIII.—El Arte de la Guerra de hoy y de mañana. Por el Coronel de Estado Mayor Hermann Foerstch.
* Vol. Nº XIX.—Historia del Estado Mayor General del Ejército. Por el Tte. Coronel (R) Pablo Barrientos Gutiérrez.
* Vol. Nº XX.—Las Fuerzas Blindadas Terrestres. Por el Capitán Oscar Hurtado Manríquez.
* Vol. Nº XXI.—Los Errores Estratégicos de Hitler. Por el Coronel checoslovaco F. O. Miksche.
* Vol. Nº XXII.—La Segunda Guerra Mundial. La política y la estrategia. Por el Tte. Coronel Julio Campo S.
* Vol. Nº XXIII.—La Campaña de Arequipa a través de la correspondencia del Coronel José Velásquez B. Depto. Publicaciones E.M.G.E.
* Carrera y la Patria Vieja. Por el General (R) Jorge Carmona Yáñez.
* Vol. Nº XXIV.—La Guerrilla en la Guerra. Por el Mayor Borivoje S. Radulovic.
* Vol. Nº XXV.—Conflicto en Indochina y ardides de guerra de guerrillas. Por el Mayor Borivoje S. Radulovic.
* Vol. Nº XXVI.—Historia y Glorias de la Caballería chilena. Por el Mayor (R) Edmundo González Salinas.
* Vol. Nº XXVII.—Estatuto Jurídico del personal de las Fuerzas Armadas. Por Aminodow Feller Nickelsberg y Fernando Lyon Salcedo.
* Vol. Nº XXVIII.—Encina contra Encina. Por el Coronel (R) L. Alfredo Arenas Aguirre.
* Vol. Nº XXIX.—Soldados Ilustres del Ejército de Chile. Por el Tte. Coronel (R) Edmundo González Salinas.
* Vol. Nº XXX.—Compás de Espera. Por el Tte. Coronel Renato Laso Jarpa.
* Vol. Nº XXXI.—La Segunda Gran Guerra. Por el Coronel Joao Baptista Peixoto.
* Vol. Nº XXXII.—Soldados Ilustres del Reyno de Chile. Por el Tte. Coronel (R) Edmundo González Salinas.
* Vol. Nº XXXIII.—Polemología Básica. Por el General de División (R) Bernardino Parada Moreno.

Oscar Espinosa Moraga

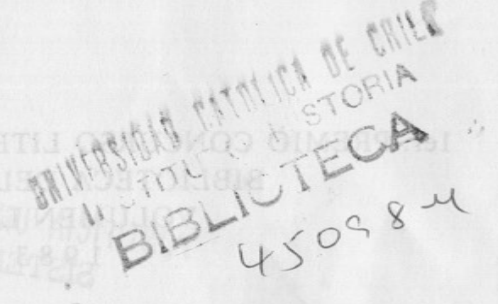
La cuestión de las Islas Falkland (1492– 1982)



1er. PREMIO CONCURSO LITERARIO MILITAR 1982

BIBLIOTECA DEL OFICIAL
VOLUMEN LXVIII
1 9 8 3

MEMORIAL DEL EJERCITO DE CHILE



DEDICATORIA

A la memoria
del General don Nicolás Salvo,
arrendador de los reales derechos de alcabala y
almojarifazgo de la ciudad de Concepción
y sus distritos (1709-1716)
Corregidor y Gobernador de la provincia de Chiloé
(1720-1724)
"Benemérito del Reino",
"dueño y maestro de la nave nombrada
San Francisco Xavier"
que surcara gallarda y fiera por el proceloso Pacífico
abriendo mercados para los productos nacionales,
símbolo del imperativo marítimo de Chile.
A su nieta en 6º grado
Doña Clara Hortensia Moraga Montero, mi madre,
síntesis de la nobleza de alma y abnegación
de nuestros conquistadores.
A don Julio Espinosa Allende, mi padre,
amigo inapreciable e insustituible
A doña Julia Costa Canales, mi mujer,
fuente inagotable de amor, comprensión y sacrificio.
AL EJERCITO DE CHILE
columna vertebral de
Chile, nación libre
y soberana.
Con mi eterna gratitud,

EL AUTOR.



ALGO SOBRE OSCAR ESPINOSA MORAGA

Nació en Talcahuano, Chile, el 2 de enero de 1928. Estudió en el Liceo San Agustín de Santiago entre 1936 y 1947, y en la Escuela de Leyes de la Universidad de Chile. No concluyó sus estudios. Ingresó al Servicio Nacional de Salud, alcanzando el cargo de Jefe del Departamento del Personal, que sirvió por espacio de seis años (1950 - 1979). Simultáneamente escribió, organizó el Archivo secreto del Ministerio de Relaciones Exteriores (1955 - 1960), y fue asesor en política internacional del Estado Mayor General de la Armada (1977 - 1981).

Es autor de las siguientes obras publicadas:

"Memoria sobre el límite septentrional de Chile de Miguel Hurtado", 1949.
"Arturo Prat, agente confidencial de Chile en Montevideo", 1950.
"La cuestión de límites chileno-argentina", 1951.
"Los Pactos de Mayo", 1952.
"La Postguerra del Pacífico y la Puna de Atacama (1884-1899)", 1958.
"El aislamiento de Chile", 1961. Premio Ensayo "Pedro de Oña" 1962 de la Municipalidad de Ñuñoa, Chile.
"La cuestión del Lauca", 1964.
"Bolivia y el mar (1810-1964)", 1965. Premio Ensayo "Pedro de Oña" 1966 de la Municipalidad de Ñuñoa, Chile.
"El precio de la paz chileno-argentina (1810-1969)", 1969. Premio Historia "Francisco A. Encina" 1970 de la Municipalidad de Santiago, Chile.
"Presencia de Brasil (1500-1973)", 1974.
"Latorre y la vocación marítima de Chile", 1ra. edición 1979. 2da. edición, aumentada, 1980.
"La cuestión de las islas Falkland (1492-1982)", 1983, primer premio Concurso Literario Militar 1982, del Estado Mayor General del Ejército de Chile.

Próximos a aparecer:

"Los Andonaegui de Vizcaya, Chile y Argentina".
"El destino de Chile (1541-1982)".
"Mis antepasados los conquistadores de Chile".
"Génesis del Reino de Chile y el Virreinato de Buenos Aires".

INDICE

Pág.

PRESENTACION

No ha sido sorpresa en los círculos castrenses conocer el nombre del autor del acabado estudio sobre "La cuestión de las islas Falkland (1492-1982)", pues su profunda y permanente preocupación por lo que atañe tan directamente a la soberanía nacional es vastamente conocida. Sus numerosas obras, conferencias, etc., sobre el conocimiento y divulgación de la historia de nuestras fronteras, dan fe de su patriótica inquietud y son clarinada ante el peligro que significa el descuido por el poco conocimiento que se tiene de ellas.

En esta obra premiada con el Primer Lugar en el Concurso Literario Militar 1982, que la Biblioteca del Oficial entrega a conocimiento de sus subscriptores, don Oscar Espinosa Moraga hace un acabado estudio cronológico, por demás muy completo, de la vida que han tenido las islas Falkland o archipiélago de las Falkland, desde su descubrimiento hasta el año 1982, vísperas de un conflicto bélico circunscrito solamente a ellas, pero que conmovió no tan sólo a América sino que al mundo entero.

Apoyado en fuentes de consulta de indiscutible veracidad histórica jurídica, será un valioso documento obligado de consulta para los cultores de la historia y geografía y del derecho internacional.

El tema expuesto con conocimiento de lo que se dice, sin invocar juicios —ésos quedan a criterio del lector—, está escrito en forma clara y sencilla. Es una obra, dentro de lo árido que este recuento histórico significa, que se lee con interés y agrado.

El mayor mérito de este trabajo es la recopilación exhaustiva de numerosos documentos que revelan al investigador incansable y preparado para afrontar temas de esta naturaleza.

Por la importancia que tiene el conocimiento de las raíces mismas del conflicto bélico local denominado de "las islas Falkland" y sus futuras repercusiones no tan sólo en América Austral, sino que especialmente en los organismos internacionales como la N.U., la OEA y el Pacto de Cartagena, viene su publicación a satisfacer la inquietud de todos los que seguimos de cerca este apasionante problema vecinal, aún no resuelto. Pues Argentina, hasta la fecha, no ha reconocido su derrota ni el cese del fuego en esta zona de vital importancia para la navegación y seguridad de los mares Atlántico y Pacífico Austral.

Como complemento a esta obra se inserta, como segunda parte, copia de la traducción del "informe presentado al Parlamento británico por el Secretario de Su Majestad", en diciembre de 1982.

Esta primicia que el Memorial del Ejército de Chile entrega a sus camaradas de armas viene a enriquecer, con un documento de palpitante actualidad, la Biblioteca del Oficial del Ejército de Chile.

EL DIRECTOR.

A MODO DE INTRODUCCION

Con un área territorial de 12.532 km²., a 480 km. del estrecho de Magallanes, a 1.000 km. del estrecho de Le Maire, que separa el Atlántico del Pacífico, y a 1.200 km. de las Georgias del Sur, las islas Falkland constituyen un minarete geopolítico, auténtico puntal del Atlántico Sur, entre dos mundos en pugna.

En sus dos islas importantes, la oriental con 6.708 km² y la occidental con 5.300 km² y en sus doscientos islotes adyacentes, encerrados entre los 57º y 62º longitud oeste y los 51º y 53º latitud sur, sus cerca de 2.000 pobladores se dedican esencialmente a la crianza de ganado ovino y a la exportación de su lana. Con excepción de los 108 chilenos de habla inglesa y los 20 argentinos, que no salen de las oficinas de la Línea Aérea del Estado y del aeropuerto, el resto es de nacionalidad británica y animados de un recio sentimiento nacionalista.

Al poner de relieve la existencia de fabulosos depósitos minerales y mantos de krill en su zona económica, la misión científica encomendada a Shackleton hace cinco años estremeció la conciencia inglesa, alejando toda posibilidad de que prospere corriente entreguista alguna.

La crisis política que estremece al mundo erige al archipiélago en un bastión insustituible de la defensa del Atlántico Sur, ruta obligada del comercio entre Oriente y Occidente.

Así lo ha entendido la sagaz diplomacia rioplatense que no pierde las esperanzas de erigirse en tutor del cono austral sudamericano.

"Su excepcional ubicación con respecto al canal Beagle, estrecho de Magallanes y Zona Antártica en general —afirma un escritor argentino— ha decidido al Gobierno

de Buenos Aires a sostener con el Foreign Office una disputa casi sesquicentenaria pretendiendo mejores derechos soberanos al archipiélago".

Su reconocida importancia nos obliga a recordar su convulsionada historia.

Pero antes, permítaseme testimoniar mi gratitud a mi estimado colega en inquietudes historicistas don Samuel Ginsberg Rojas, Magister en Estudios Internacionales, quien no sólo me impulsó a escribir este esbozo, sino que me aportó valiosos derroteros histórico-jurídicos.

Punta Arenas, 23 de julio de 1981.

Oscar Espinosa Moraga

PRIMERA PARTE

ESPAÑA MENOSPRECIA LAS ISLAS FALKLAND

EL DESCUBRIMIENTO

No parece probable que Américo Vespucio avistara las islas Falkland en 1502, durante su tercer viaje por el nuevo mundo. Por el contrario, todo hace pensar que no pasó los 44º de latitud austral.

En cambio, resulta más verosímil que, luego de desertar de la expedición de Magallanes en noviembre de 1520, Esteban Gómez, al mando del "San Anton", las tangenciara muy a la distancia, al salir del estrecho de Magallanes de regreso a Castilla.

Fray Carlos Amoratti, historiador italiano (1741 - 1816), asegura que apenas dobló el cabo de las Once Mil Vírgenes, habría navegado apegado a la costa, como acostumbraban por aquellos años por razones de seguridad, hasta llegar a bahía San Julián. Luego de recoger a un clérigo de apellido Sánchez, abandonado por el comandante de la flotilla bajo la acusación de rebelión, siguió rumbo a la Costa de Oro, en el Africa occidental, para arribar a Sevilla el 6 de mayo de 1521 (1).

Exonerado de todo cargo, organizó una expedición hacia la América septentrional.

A su paso por Lisboa tomó contacto con Pedro Reinel, cumbre de la cartografía de la época.

Con las noticias proporcionadas por su paisano, el eminente géografo pudo dar a luz en 1522 la nueva carta de las tierras descubiertas, en los mismos instantes que Sebastián Elcano, único sobreviviente de la malograda expedición de Magallanes, regresaba a San Lucar de Barrameda después de haber circunnavegado el mundo.

---

(1) Carlos Amoratti, O.S.A., "El primer viaje alrededor del mundo". Editorial Espasa. Calpe. Madrid, 1941.

Aunque sin topónimos, aparecen, por primera vez, dos islas en la latitud del Estrecho de Todos los Santos, recién descubierto: a un grado geográfico de la costa una grande, y a dos grados, y algo más al sur, otra mucho más pequeña.

Entretanto, cuando tres años más tarde, el 21 de agosto de 1525, Gómez regresó de nuevo a la Metrópoli, entró en relación con otra eminencia cartográfica, Diogo Ribeiro da Cunha y Olvera, que al igual que su colega Reinel, se encontraba concluyendo una nueva carta con los últimos reconocimientos.

Publicado en 1527, el mapa desplaza a la altura del actual Puerto Deseado de Argentina y a bastante distancia de la costa las islas en cuestión. Dos de ellas aparecen bautizadas con el nombre de los Patos y otras 7 con el de Sansón, probablemente en recuerdo de la elevada estatura de los indios patagones que tanto impresionó a los navegantes europeos (2).

La ostensible diferencia de siete grados de latitud pudo obedecer al hecho de que ni el mismo presunto descubridor recordaba con certeza su ubicación.

Sin mayor conocimiento ni inquietud científica, años más tarde, Alonso de Santa Cruz, cosmógrafo de la Casa de Contratación de Sevilla, no sólo perpetuó este lapsus en la lámina XV de su "Islario General de todas las islas del mundo", publicado en 1541, sino que llegó a afirmar que al salir de San Julián, los buques de Magallanes "tomaron su demanda por la costa adelante habiendo llegado y descubierto unas islas que están al oriente del puerto de San Julián por 18 leguas que pusieron nombre a las islas Sansón y de Patos, porque en ella hallaron muchos y muy gordos que casi no podían andar y medios pelados todos".

Algo diferente a la real situación de las Falkland, las cuales, como vimos, se encuentran en los 51° de latitud y a unas 75 leguas del litoral continental.

(2) Armando Cortesao e Avelino Teixeira da Motta, "Comemoraçoes do V Centenário da morte do Infante D. Henrique. Portugalie Monumenta cartographica". Lisboa. 1960. 5 volúmenes.

En verdad, su lejanía, aparente pobreza y ausencia de vida conspiraron largo tiempo a su colonización formal.

A ello podría atribuirse la despreocupación que por su existencia demostrara Francisco Drake, cuando pasó a la cuadra de ellas entre el 17 y el 20 de agosto de 1578.

Más afortunado fue su compatriota John Davis. Cuando intentaba desesperadamente reunirse con su jefe Tomás Cavendish, cuya escuadrilla había sido dispersada por un violento temporal, al salir de la boca oriental del estrecho de Magallanes, su buque el "Desire" fue cogido a su vez por un terrible huracán: "El día nueve (de junio de 1592) —afirma John Jane, cronista de a bordo— soportamos una fuerte tempestad, la que nos obligó a ponernos a palo seco, pues nuestras velas no estaban en condiciones de soportar gran esfuerzo. El día 14 fuimos echados entre ciertas islas nunca descubiertas antes, y de las que ningún relato conocido hace mención; yacen a cincuenta leguas más o menos de la costa, al Nordeste del estrecho, en cuyo lugar a no haber sido la voluntad de Dios en su misericordia infinita haber calmado el viento, hubiéramos forzosamente perecido. Pero, habiendo virado el viento al Este pusimos nuestra proa al Estrecho, y el 18 de agosto nos aproximamos al Cabo con niebla muy espesa y esa misma noche fondeamos a diez leguas de distancia de aquél. El día 19 pasamos la primera y segunda angostura".

Si computamos 17,5 leguas por grado geográfico, la distancia calculada por Davis da exactamente los tres grados que median entre punta Dungeness, entrada oriental del estrecho de Magallanes, y la Falkland.

Aunque no señaló las coordenadas geográficas del archipiélago no podría honestamente parangonarse este relato con la magra descripción de Américo Vespucio, como afirma Goebel en su alegato "La pugna por las Malvinas" (3).

(3) El relato de Davis fue publicado en 1600 y reproducido por Sir Albert H. Markham, "Voyages and works of John Davis", Hackluyt Society, Works, N° 59, 1880, London.

Sin desmayar, otro corsario (privateer) Richard Hawkins al mando de la "Dainty" apareció a comienzos de 1594 en la costa patagónica. "El 2 de febrero —se lee en su narración— hacia las 9 de la mañana y al sudeste de nuestra posición, divisamos unas tierras que no esperábamos ver tan pronto; y al aproximarnos más a ellas no podíamos conjeturar de qué tierras se trataba por cuanto nos hallábamos alrededor de los cuarenta y ocho grados, y nada señalaban a esta altura los mapas y las cartas de que disponíamos; finalmente, cazamos las amuras de babor y nos dejamos llevar hacia el noroeste durante todo el día y la noche; persistió el viento oeste, algo fresco, y continuamos nuestro rumbo a lo largo de la costa durante el día y la noche siguiente. Calculamos haber descubierto durante este tiempo cerca de sesenta leguas de costa. Esta es escarpada y presenta pocos peligros. Esta tierra tiene buen aspecto y está poblada; vimos muchas fogatas; pero, no pudimos acercarnos a hablar con los habitantes porque la época apropiada para atravesar el estrecho había pasado y la falta de nuestra pinaza nos impedía encontrar un puerto o una rada; por otra parte, con un buque de porte no hubiera sido prudente acercarse a una costa desconocida antes de sondarla; éstas fueron las causas, junto con el cambio de viento, bueno para pasar el estrecho, que impidieron reconocer más a fondo esta tierra con sus secretos; esto lo he lamentado después muchas veces, porque tenía aspecto de ser un país excelente. Tenía grandes ríos de agua dulce, cuya desembocadura en el mar lo colorea en muchos lugares, como vimos en el curso de la marcha. No es montañosa, pero, tiene un aspecto parecido al de Inglaterra, siendo también similar su clima".

Es probable que se tratara de la isla Pebble, del grupo Falkland.

La extremidad occidental la bautizó punta Tremountaine. A más de 12 a 14 leguas hacia el Este cerca de la costa descubrió una islita llana de dos leguas de longitud, que bautizó con el nombre de Fayre, por lo verdosa y plácida. A unas 3 o 4 leguas de ella encontró "una gran abertura como de un ancho río o brazo de mar, con tierra baja adyacente". "Toda esta costa, en la extensión que la descubrimos, se extiende aproximadamente de Este Nordeste al Oeste Sudoeste. Como esta tierra fue

descubierta durante el reinado de la Reina Isabel, mi soberana y dueña, la Reina Virgen, y por mi cuenta y riesgo, en perpetua memoria de su castidad y en recuerdo de mi empresa, le di el nombre de Hawkins Maiden Land. Antes de recalar en tierra, a unas veinte o treinta leguas, se suelen encontrar restos de vegetación que se desplazan de aquí para allá en ese mar, con flores blancas creciendo en los mismos, y, a veces, esto se encuentra a mayor distancia, lo cual es una buena indicación y señal de que la tierra se halla cerca, por cuanto la parte de ella situada más hacia el oeste se encuentra a unas sesenta leguas de la tierra más cercana de América".

Chambers, capitán de fragata de la Armada Real británica, cree que Hawkins habría confundido las Falkland con el cabo Tres Puntas en el litoral patagónico atlántico en los 47º30' de latitud, a donde habría llegado realmente. Empero, no puede explicar razonablemente el misterio de la isla Fayre citada en la narración (4).

Dejando de lado la historia de las fogatas, probable ilusión óptica o un medio para tentar a los empresarios para armar nuevas expediciones corsarias con la quimera de tierras habitadas de eventual valor, la descripción calza casi matemáticamente con las características del archipiélago y la carta de Ribeiro.

Siguiendo la estela de los ingleses, el 27 de junio de 1598 partió de Rotterdam una escuadrilla de cinco buques al mando de Jacobo Mahu. En abril siguiente se encontraban navegando en pleno estrecho de Magallanes. Azotados por violentos temporales lograron salir al Pacífico. No obstante, a esta altura la situación se hizo tan insostenible que debieron separarse. El "Geloof", dirigido por Sebald de Weert, decidió volver proa a Holanda. El 16 de enero de 1600 salió al Atlántico. Ya en pleno océano "el día 24 —dice la narración del cirujano de a bordo—, alrededor del amanecer, se avistaron 3 pequeñas islas que hasta ese entonces nunca habían sido observadas ni representadas en mapa alguno. Se les dio

(4) Chambers, "Can Hawkins Maiden Land be identified as the Falkland islands?", Geographical Journal, volumen 17, foja 414. London.

el nuevo nombre de Sebaldes. Estas islas distan del continente 60 leguas hacia el Este Sudoeste y se encuentran a los 50º40' de latitud".

En el lugar encontraron una cantidad extraordinaria de pingüinos. La falta de botes les impidió desembarcar. El día 26, mientras soplaba un viento del Norte Noreste se alejaron de las islas, navegando al mismo rumbo hasta el día 30.

Animados de mayor curiosidad se habían encontrado con el mismo grupo de islas, actuales Jason, que serían las avistadas probablemente por Esteban Gómez, y que conforman la avanzada oriental de las Falkland, ubicadas entre los 51º y 51º50' de latitud.

Cuando sus compatriotas Jacobo Le Maire y Guillermo Schouten pasaron al S.E. de ellas el 18 de enero de 1616 el grupo ya era conocido con el nombre de su aparente descubridor: "A la tarde —dice su bitácora— comenzamos a navegar; calmó el viento, dimos fondo, volvió a refrescar, tornamos a navegar. A 18, al amanecer, vimos las islas Sebaldas, a distancias de tres millas al oriente, y distan, según Sebald de Weert, del estrecho de Magallanes hacia el lesnordeste y al oesudueste cincuenta millas; al mediodía nos hallamos a la altura de 51 grados. A 20, en altura de 53 grados, nos pareció estaríamos veinte millas de la tierra meridional del estrecho de Magallanes".

No obstante haber tenido la rara fortuna de contar con un mar tranquilo, no se aproximaron siquiera a las islas, ni confirmaron las informaciones proporcionadas por sus paisanos.

Tres cuartos de siglo habían de pasar para que nuestras islas Falkland volvieran al tapete de la actualidad.

Estimulados por Samuel Pepys (1633-1703), notable observador del medio social que lo rodeó y que se desempeñaba en la Secretaría del Almirantazgo, en agosto de 1683 partió una expedición corsaria al mando del capitán John Cook. En el trayecto se incorporó William Dampier. Luego de capturar dos buques, ambos se embarcaron en uno de ellos rebautizado "The batchelor's delight". A bordo oficiaba de cronista el historiador Ambrosio Cowley. Al despuntar el nuevo año les cupo en suerte comprobar las apreciaciones de sus anteriores colegas: "Enero de 1684 —leemos en el diario de Cowley, que rola en el Museo Británico—. En este mes llegamos a la latitud 47º40', y divisamos una isla que se hallaba al oeste; como reinaba el viento Este Nordeste, nos dirigimos a ella; pero, como era muy tarde para acercarnos a tierra, pasamos la noche al pairo. La isla ofrecía un aspecto agradable; se descubrían bosques, y, aún podría decirse, que toda ella estaba cubierta de bosques. Al este de la isla hay una roca que se descubre sobre el agua, en la que había una gran multitud de aves del tamaño de ansares (pingüinos) chicos. Nuestra gente tiraba a estas aves en el momento que pasaban por encima del buque. Hice vela hacia el sur, a lo largo de la isla, y creí ver sobre la costa del Sudoeste un puerto cómodo para fondear. Hubiera querido echar un bote al agua para reconocer este puerto; pero, soplaba el viento con tal violencia que nos hubiéramos expuesto a un evidente peligro; continuando nuestro rumbo a lo largo de la costa, y con la sonda en la mano, nos dio ésta veintiseis y veintisiete brazas de agua, hasta que llegamos a un paraje en que vimos flotar sobre el agua algunas de aquellas yerbas que arrancan de las piedras, y entonces nos dio la sonda siete brazas. El puerto me pareció de mucha extensión y capaz para quinientos buques. Cerca de esta isla vimos aquella misma noche otra, y esto me hizo creer que aquellas islas serían tal vez las Sebaldas. Volvimos a seguir nuestra ruta al oeste sudoeste, que no era sino al sudoeste corregido; la aguja declinaba 22º hacia el Este, e hicimos vela en la misma dirección hasta que llegamos a la latitud de 53º".

Ya en Inglaterra le dio el nombre de isla Pepys en homenaje a su promotor. La relación fue ilustrada por un mapa con los nombres de los puntos más notables.

Cuando años más tarde llegara al archipiélago con ánimo colonizador, John Byron aclaró las aparentes fantasías tejidas en su torno. "La isla Pepys y las islas Falkland pueden muy bien ser una misma tierra, porque asegura haber visto en las islas Falkland una cantidad inmensa de gladiolos y juncos, cuyos troncos elevados y juntos, presentan desde lejos la apariencia de un bosque. También desde lejos creyeron los franceses que eran árboles estos grupos de juncos y desembarcaron allí en 1764, como puede verse en la narración que el abate Pernetty ha publicado de su viaje (comandado por Bougainville)".

"Aunque la suposición de un error de cifras no parezca un gran argumento —afirma Byron—, con todo, como no se puede menos de creer que la tierra que vio Cowley no es otra que las islas Falkland. La descripción del país concuerda con casi todas sus particularidades, y el mapa que acompaña a la relación presenta exactamente la figura de aquellas islas, con un estrecho que las divide por medio".

Más profesional, Dampier acota en forma precisa en su diario: "El ocho de enero observamos las Sibbel de Wards, que son tres islas que se encuentran a los 51º25' de latitud sur, y en longitud oeste a partir de punta Lizard en Inglaterra y según mis cálculos, a 57º28'. La declinación aquí resultó ser 13°10'. "Son tres islas rocosas y áridas donde no hay ningún árbol, creciendo sólo en ellas algunos arbustos cácteos. Y yo creo que en las mismas no hay agua porque no se nota signo alguno que evidencie su existencia" (5).

No cabe, pues, duda que las Pepys eran las actuales Falkland.

No obstante las precisas informaciones recogidas por los ingleses, el mérito de su auténtico descubrimiento, con desembarco y reconocimiento había de corresponderle al capitán John Strong.

Aprovechando uno de los más bien escasos remansos de paz con España, unos comerciantes fletaron el buque "Welfare", de 270 toneladas de desplazamiento y 38 cañones al mando del experimentado marino John Strong. El 11 de noviembre de 1689 zarpó de Plymouth rumbo al sur.

Los vientos del oeste no le permitieron entrar en Puerto Deseado, en el litoral atlántico. "El 27 (de enero de 1690) avistamos la tierra —registra en el diario—. Encontrándonos a tres o cuatro leguas de ella sondamos 36 brazas. Es una tierra grande y se extiende en dirección aproximada de Este a Oeste. Hay varias pequeñas islas a lo largo de la costa. Mandamos nuestro bote a una de ellas y trajo a bordo numerosos pingüinos, lobos de

(5) Burney, "A chronological history of the voyages and discoveries in the South Sea". 1616, volumen 4, páginas 69 y s.s.

mar y abundantes aves. Navegamos a lo largo de la costa con proa Este Nordeste, y a las ocho de la noche observamos que la tierra se inclinaba hacia el Este hasta donde alcanzaba la vista, latitud 51º 3′ Sur. Martes 28. Esta madrugada a las 4 vimos una roca que se encontraba a cuatro o cinco leguas de distancia de la isla Principal. Aparece como una vela. A las seis, navegamos en un Estrecho que se encuentra a unas 20 leguas de la tierra más occidental que habíamos visto. El estrecho se encuentra aproximadamente en dirección de sur a norte. Hay en su entrada 24 brazas de profundidad y tiene 4 leguas de ancho. Fondeamos una vez entrados en él unas 6 ó 7 leguas, y en 14 brazas de profundidad. En este sitio hay muchos puertos buenos. Encontramos agua dulce en abundancia, y cazamos numerosos patos y gansos salvajes; en cuanto a leña falta en absoluto".

Strong lo bautizó con el nombre de Falkland Sound, al parecer en honor de Antonio Vizconde Falkland (1659-1694), primer Lord del almirantazgo.

Empero, creyó estar en las Hawkins Maiden Land (6).

Como tendremos ocasión de ver, el topónimo se generalizó a todo el archipiélago.

A su turno, a la sombra del tratado de paz suscrito con España el 20 de setiembre de 1697, al año siguiente los franceses formaron la Compañía del Mar de Sur con la intención de comerciar con la región.

Sobre la marcha a fines de ese año zarpó de Bretaña una flotilla de siete buques comandada por Monsieur de Gennes.

Cuando venían de regreso, vía cabo de Hornos y en pleno Atlántico, una de ellas, la "Philypeaux" al frente de Jacques Beauchesne, avistó el 19 de enero de 1702 una islita, que bautizó con su apellido, ubicada en los 52º 50′ de latitud sur a 60 leguas al Este de Tierra del Fuego. Al día siguiente pasaron por las Sebaldas. Se proveyeron de agua y continuaron su ruta.

(6) El diario fue publicado por Burney, volumen 4, página 330. Existen dos copias contemporáneas del diario en la Biblioteca Británica, Londres: Harley MS. 5101 y Sloane MS. 3295.

Dos años más tarde, el 26 de diciembre de 1703 zarpaba de Saint Maló otra escuadrilla de 4 naves armadas por Nöel Danycan de Lepine.

Como tantas otras al salir de la boca occidental del estrecho de Magallanes fueron embestidas tan furiosamente que debieron emprender el regreso vía cabo de Hornos. El 14 de octubre de 1705 dieron con una isla que nombraron Danikan (actual Sea Lions islander) al sur de la isla Falkland Oriental.

Sin desmayar, el 14 de julio de 1706 levaban anclas de Penmarch al sur de Bretaña, otras 3 naves de la Compañía de las Indias Orientales. Una de ellas, la "Saint Louis" fue a parar en un puerto de la costa levantina de la isla Oriental de las Falkland, que bautizó con el nombre de su nave.

Los ingleses no habían permanecido precisamente dormidos. El 10 de julio de 1707 reanudaron relaciones con España. Por una cláusula secreta se restableció el derecho a comerciar en América con absoluta exclusión de Francia.

En setiembre de 1708 zarpó de Bristol Woodes Rogers con sus buques "Duke" y "Duchesse", piloteados por nuestro conocido William Dampier. El 23 de diciembre avistaron tierras por el S.S.E. a 9 leguas de distancia. Al aproximarse identificaron tres islas. Empero, castigados por un fuerte viento no pudieron atracar. No obstante, ubicaron el epicentro en los 51º 11′ de latitud. Cubrían dos grados geográficos de extensión. Le pareció buena tierra poblada de bosques y buenos puertos. Las denominó Falkland, generalizando así a todo el archipiélago el nombre elegido por Strong veinte años antes.

Navegando al S.E. las perdieron de vista el 25.

Pasó algún tiempo sin que nadie mencionara el archipiélago.

Un buen día, Amadeo Francisco Frézier (1682-1773), ingeniero y estudioso de la geografía, logró convencer a la corona francesa que apoyara una expedición a Chile y Perú. El 6 de enero de 1712 partió de Saint Maló al frente del "Saint Joseph" y la "Marie". Costeando Sudamérica, el 6 de mayo se encontraba a la cuadra del cabo de las Vírgenes. Atravesó el estrecho Le Maire, y el 15 de junio atracó en Valdivia.

De regreso a su patria en 1732 publicó en París su "Relación".

Aunque no pasó por las Falkland intentó graficar su contorno. "Si yo he suprimido en esta carta —explica— las tierras imaginarias, he agregado las reales por los 51º de latitud, a las cuales he llamado Islas Nuevas, por haber sido descubiertas después del año 1700 por la mayoría de los veleros de Saint Maló. A su juicio, las islas Sebaldas eran tres islotes de media legua de largo distribuidas en forma de triángulo a siete u ocho leguas de sus Islas Nuevas (páginas 264 y 266).

El Tratado suscrito en Utrecht el 13 de julio de 1713 puso abrupto fin a las incursiones galas a América. Pero, como no permitió la de los ingleses volvieron a reeditarse las fructíferas pero peligrosas patentes de corso (privateers).

El 27 de marzo de 1721 España logró suscribir con Francia una alianza defensiva. Cuatro años después conseguía otro acuerdo similar con el Austria, para rematar el 7 de noviembre de 1731 con el primer pacto de familia con París destinado a asegurar la sucesión de la casa borbona en la península.

Las escaramuzas se sucedieron exaltando peligrosamente los ánimos.

Así las cosas, en el verano, junio a agosto de 1739 cuando la guerra parecía inminente, prominentes personalidades londinenses pensaron que era necesario atacar las distantes colonias españolas para cegar en la cuna su fuente de abastecimiento y así obligarla a firmar la paz.

La persona elegida para tan temeraria empresa, el caballero capitán George Anson, comandante del "Centurión", reunía todas las virtudes para llevar a feliz término el cometido. El 10 de agosto de 1740 partió de Spithead al frente de una aguerrida escuadra. Sus instrucciones secretas le prescribían atacar Valdivia y seguir a Juan Fernández. Al llegar al estrecho de Magallanes y cabo de Hornos una racha de mal tiempo desarticuló sus naves, obligándolo a cambiar de planes. Atacaron, en cambio Paita, con buen resultado y en Acapulco torcieron al oeste directamente al Asia (6 de mayo de 1742). Un mes y medio más tarde se cruzaron con el galeón "Nuestra Señora de la Covadonga" que viajaba a Manila, cargado de oro. El botín redondeó la nada despreciable suma de

un millón y medio de dólares. Continuó a Cantón y de ahí a casa. El 19 de abril de 1744 tocaba Santa Elena, donde se impuso de que estaban en guerra con Francia. El 12 de mayo llegó a su punto de partida, con un millón de libras esterlinas contantes y sonantes. En 1748, su capellán Richard Walter daba a luz un magnífico libro financiado por suscripción entre la nobleza británica. En dicha obra, modelo de acuciosidad, destaca que para futuras incursiones por el Mar del Sur, sería necesario contar con dos lugares apropiados para el abastecimiento de las naves, fuera de Río de Janeiro. El primero, las islas Pepys ubicadas en los 47º de latitud y alrededor de 80 leguas de la costa patagónica, cabo Blanco. El segundo, eran las Falkland, en los 51º 30′, aproximadamente al sur de las anteriores. Su ubicación hacía suponer disfrutaban de un clima suficientemente templado. "Es cierto que son demasiado poco conocidas para al presente recomendarlas como adecuados lugares de refresco para los buques que viajan hacia el sur. Pero, si el almirantazgo piensa aconsejable ordenar se la investigue y estudie, ello puede hacerse a ínfimo costo enviando un velero preparado al efecto; y, si del reconocimiento, uno o los dos buques parecen adecuados para el objetivo, podría establecerse una estación en el estremo austral y cerca del cabo de Hornos" (página 91).

Sobre la marcha el almirantazgo encomendó a Anson la tarea de organizar la expedición.

No bien se impuso de los planes ingleses, el 21 de mayo de 1749 el ministro José de Carvajal citó a su despacho al embajador B. Keene. En el curso de la entrevista se lamentó de que a tan breve lapso de haber logrado la paz, se estuvieran proyectando empresas que a ojos vistas resucitarían antiguas odiosidades. Las islas —agregó, poniendo de relieve una ausencia total de conocimiento sobre el tema— "hacía mucho tiempo habían sido descubiertas y colonizadas por los españoles, quienes las habían denominado islas de los Leones, por la gran cantidad de estos animales anfibios que se encontraban en sus costas".

La toponimia usada por el secretario de estado ponía de relieve que estaba confundiendo las Falkland con aquellas islas ubicadas en la desembocadura del río Santa Cruz, en la patagonia atlántica.

Más cauto, y sin oponer objeción alguna al derecho británico a llevar a cabo el viaje exploratorio, el ministro Ensenada le expresó al diplomático sajón que la época no era la más apropiada para llevar a cabo la empresa que se proponían.

Para no enturbiar las negociaciones pendientes del tratado comercial que estaba por suscribirse, el 5 de junio de 1749 el Foreign Office le hizo saber al Gabinete de Madrid que si bien Su Majestad Británica no podía aceptar se discutiera siquiera su derecho a enviar buques para descubrir partes del mundo desconocidas y sin colonizar, consentía, por el momento, en abandonar todo plan que pudiera originar roces con España, ya que esta postergación no lesionaba derechos o ventajas de sus súbditos.

El acuerdo comercial se firmó el 26 de octubre de 1750.

GENESIS DE LAS OCUPACIONES FRANCESA Y BRITANICA. LA DECADENCIA DE ESPAÑA.

Por un complejo conjunto de factores genéticos, al promediar el siglo XVII la dinastía de los Austria se deslizaba por el plano inclinado del derrumbe moral.

El trágico sino de la familia reinante hendía sus raíces en los lejanos días de don Juan II de Castilla, de oscuras inclinaciones sodomitas.

De su unión con doña Isabel de Portugal, que vivió sus últimos cuarenta años encerrada en un convento privada del uso de la razón, nació doña Isabel la Católica, que salvó indemne por uno de esos milagros que la ciencia no ha podido aún explicar.

Pero el derrumbe no tardó en producirse. Su hija, doña Juana, discurrió la mayor parte de su existencia encerrada en el castillo de Tordesillas absolutamente carente de juicio.

No podríamos calificar del todo cuerdos a su hijo don Carlos I de España y Emperador de Alemania ni a su nieto don Felipe II, si se considera que despilfarraron el destino histórico de España en empresas quiméricas que precipitaron su ruina.

Hacia las postrimerías del reinado de este último comienzan a advertirse los síntomas de la decadencia de España.

En 1582, Gran Bretaña derrota a la Invencible Armada.

En 1596 los ingleses incendiaron impunemente el puerto de Cádiz.

El estado español se halla seriamente endeudado.

La idea del imperio universal había desangrado innecesariamente a la península, cuyos suicidas regionalismos no habían sido del todo aplacados.

Los diferentes teatros operacionales de Europa, Asia y América, a distancias siderales, habían agotado económica y socialmente a la metrópoli.

La autoridad real, por obra de estas peculiares circunstancias, no era más que un mito.

Sin una industria capaz de abastecer un mercado tan numeroso, España vio desfilar por sus manos el oro de las Indias que pasó con la velocidad de la luz a alimentar las florecientes industrias inglesas, francesas, italianas.

La crisis genética de que veníamos hablando estalló con inusitada violencia.

Carlos, el primogénito de Felipe II, que desde su infancia acusaba serios trastornos mentales, debió ser encerrado en una celda debidamente acolchada para evitar que en sus arranques furiosos diera cuenta de su vida. Sus últimos días los vivió inmovilizado por una camisa de fuerza.

Su hermano, Felipe III, y el hijo de éste, Felipe IV, fueron meros muñecos manejados por sus favoritos.

Cierra este triste cortejo Carlos II El Hechizado, monarca epiléptico e idiota, que empujó al Imperio al borde del abismo.

Como no dejara sucesión, a su muerte, ocurrida en 1700, debió sucederle Felipe de Anjou, Felipe IV. Nieto de su media hermana María Teresa casada con Luis XIV, y por ende pretendiente del trono francés, el nuevo monarca asumió en medio de un clima candente hasta la ebullición.

INGLATERRA Y FRANCIA DESPLAZAN A ESPAÑA

El advenimiento de Enrique IV de Francia e Isabel Tudor de Inglaterra, en el último cuarto del siglo XVI, marca, por extraña coincidencia, el comienzo del fin del predominio español.

Manejadas con mano de hierro, las dos nuevas potencias comenzaron a disputarse el escenario mundial.

Inglaterra toma posesión de la franja litoral atlántica norteamericana (1603-1733). Francia ocupa el Canadá. No obstante encontrarse ubicadas en el área que el Tratado de Tordesillas le había asignado en 1493, España nada pudo hacer para evitar esas ocupaciones.

Así las cosas, la noticia de la elección de Felipe V en España, cayó como una bomba en los medios europeos.

No se requería de mucha perspicacia para suponer que la elección conllevaba en mejores condiciones la reconstrucción del Imperio de Carlos V, con la incorporación, en esta oportunidad, del trono francés.

El acceso de los borbones a España abrió insospechadas posibilidades para la penetración francesa en América.

Creada en 1698, la Compañía del Mar del Sur brindó la posibilidad de que numerosos marinos, especialmente de Saint Maló, organizaran expediciones hacia el extremo austral sudamericano.

Dahlgren ha contabilizado 175 viajes entre 1695 y 1749 (7).

Robert Fitz Roy, a su turno, acota que "varios navíos de Saint Maló pasaron cerca de las Falkland orientales entre los años 1706 y 1714" (8).

Tal cantidad de navegantes justifica el nombre de "Malouinas" con que comenzaron a identificarlas en homenaje a su puerto de origen.

(7) W. Dahlgren, Director de la Biblioteca Real de Estocolmo, "Voyages françaises á destination de la mer du Sud avant Bougainville".

(8) Robert Fitz Roy, "Narrative...". Tomo II, p. 232.

La similitud de grafía de la "u" y la "v" generalizó el topónimo "Malvinas" que prevaleció entre los españoles...

No obstante la grave crisis interna que concluyó con la derrota de Jacobo II, último representante Estuardo y la asunción de Guillermo III de la Casa de Orange (1689), Inglaterra continuaba con paso firme la ruta trazada por Isabel.

Los planes imperiales de Luis XIV, apoyados ahora por la España borbona, ponían en serio peligro idénticas ideas de hegemonía que animaban a los pueblos inglés y holandés.

La necesidad de cerrar filas frente al peligro común. motivó la unión de Inglaterra, Holanda y Saboya.

Sin apoyo de nadie, con una España en franca decadencia, Francia debió resignarse a abandonar sus planes de grandeza.

El tratado de Utrecht, 1713, selló el destino del mundo.

Inglaterra obtuvo el Gibraltar español y la Terranova y bahía Hudson francesas, amén del privilegio de introducir esclavos negros y enviar un barco al año con sus mercaderías al nuevo mundo.

A su turno, Felipe V debió renunciar a sus pretensiones al trono francés.

Dos años después, Luis XIV fallecía dejando a su pueblo sumido en una grave crisis social y económica. Sin ejército ni marina, sus colonias quedaban expuestas a la primera embestida enemiga.

A su sucesor, su bisnieto Luis XV, había de corresponderle sepultar el fugaz florecimiento francés.

Aunque dotado de una aguda inteligencia y acabada preparación, su abulia y acentuado desinterés por la cosa pública lo empujaron casi inadvertidamente a la vida fácil.

Su reinado (1715-1774) llevó el sello característico que quisieron imprimirle sus queridas y ministros de turno.

Libre el camino de los obstáculos que lo entorpecían, Inglaterra pasa a dominar sin contrapeso el escenario mundial.

A la muerte de Guillermo III, Inglaterra resolvió su mayor problema interno estableciendo que en adelante sólo podrían ocupar el trono de Inglaterra pretendientes de religión anglicana (1701).

La elección recayó en Ana, cuñada del monarca que acababa de fallecer.

A ella le cupo redondear los planes que materializaron el ascenso de Gran Bretaña al primer plano.

Como si la Divina Providencia hubiera deseado brindarle la oportunidad de saborear ese doble triunfo, al año de firmado el Tratado de Utrecht Ana fallece dejando un imperio en pleno crecimiento e internamente organizado (1714).

De acuerdo a la norma prescrita, la corona cayó sin problemas en el alemán Jorge I, de la Casa de Hannover, descendiente de Jacobo I Estuardo por línea materna.

Nacido y criado en Alemania, a diferencia de sus antecesores el nuevo monarca no hablaba una palabra de inglés.

La frase "el rey reina pero no gobierna" graficó el hecho de que fue el latín la única vía de comunicación con sus ministros y parlamento.

Este grave aislamiento pudo conducir a funestas consecuencias a no mediar la presencia de un hombre excepcional: Sir Robert Walpole.

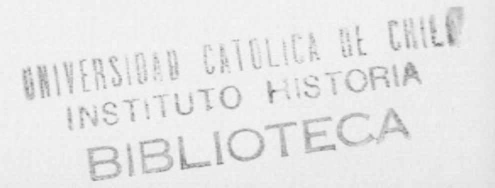
Hábil manipulador de hombres, supo conciliar las pasiones egoístas con los grandes intereses del Reino. Su aserto "cada hombre tiene su precio" no puede descalificarse absolutamente si se consideran las difíciles circunstancias que rodearon su gestión.

Merced a su empuje y visión y al de otro hombre no menos singular, William Pitt, Lord Chatham, echó las bases de la revolución industrial y minera.

Apoyada por una marina de guerra imbatible dominó los mares y redondeó un imperio colonial formidable.

Interpretando a su modo el tratado de Utrecht, seguro de su impunidad, al principio inadvertidamente, y luego desembozadamente, organizó verdaderas flotas de barcos y mercaderías para el nuevo mundo.

Los abusos llegaron a tal punto que a fines de 1739 estallaba de nuevo un conflicto.



Con miras a estudiar el teatro estratégico, al año siguiente el almirantazgo encomienda al comodoro George Anson la misión secreta de viajar al Mar del Sur.

Después de un detenido reconocimiento, Anson sugirió establecer un fondeadero en las Falkland, que continuaban abandonadas a su suerte.

INGLATERRA DESPLAZA A FRANCIA.

En Europa las cosas no andaban mejor.

En medio de este clima volcánico fallece Carlos VI Emperador de Alemania. Le sucede su hija María Teresa de Austria.

Su notoria debilidad estimula los apetitos expansionistas de sus vecinos.

En un abrir y cerrar de ojos Prusia, Francia, España, Baviera y Sajonia se coaligan en su contra.

Viendo peligrar el equilibrio continental y un eventual resurgimiento de Francia, Inglaterra logró aglutinar en torno a María Teresa a Holanda, Cerdeña y algunos estados alemanes, amigos de los Hannover.

En el curso de las operaciones, Prusia logró hábilmente descolgarse del conflicto obteniendo de Austria la cesión de Silecia.

A la postre, el Tratado de Aix-la Chapelle selló la ruina de Francia (1748).

Ya en franco ascenso, Inglaterra pretendió redondear sus fronteras norteamericanas.

Los refuerzos enviados por Luis XV no lograban llegar a su destino, hostigados por la poderosa marina inglesa.

Así las cosas en enero de 1756, el Gobierno de Londres suscribió un tratado de alianza con Prusia.

Alarmada por el creciente poderío de su antiguo rival, Austria se movilizó rápidamente.

Asediada entre dos grandes peligros, una Prusia en expansión en el continente y una Inglaterra que la fustigaba en el mar, a Francia no le quedó otra alternativa que unirse a su enemiga tradicional Austria. Se suceden siete nuevos años de lucha.

Un nuevo tratado suscrito en París el 10 de febrero de 1763 concluyó con los últimos restos del imperio colonial francés.

Por el acuerdo, Luis XV cedió a Inglaterra el Canadá, la orilla izquierda del Mississippi y la India.

Libre de estorbos y hábilmente dirigida por Pitt, Inglaterra domina sin contrapeso el escenario mundial.

CHOISEUL BUSCA LA REVANCHA. BOUGAINVILLE EN LAS FALKLAND

Empero, aunque aplastada, Francia no se declara en derrota.

Ascendido a ministro todopoderoso de Luis XV por ascendiente de la marquesa Pompadour que dominó por cerca de dos décadas corazón y mente del Rey (1745-1764), el duque de Choiseul prepara fría y calculadamente la revancha.

Aprovechando la identidad de dinastías reinantes, el 15 de agosto de 1761 firma con España el tercer Pacto de Familia destinado a resucitar con mejor suerte los anteriores de 7 de noviembre de 1731 y de 25 de octubre de 1743.

Asegurado un aliado que aunque en decadencia no dejaba de tener algún grado de poder, se entregó por entero a reorganizar el ejército y marina, dotándolo de cuadros de jefes y clases profesionales y medios adecuados al objetivo que se había trazado.

Si bien no alcanzó a completar su misión, su obra sobrevivió a la Revolución que trastrocaría el destino del país años más tarde.

En verdad, sin Choiseul no habría existido Napoleón.

El dominio del mar no sólo exige una buena marina de guerra, sino posiciones geopolíticas que la apoyen.

La creciente importancia comercial de América y Asia asignaban a los pasos transoceánicos australes una trascendencia cada día mayor.

Aunque desconocidas las islas Sanson, Malouinas, Malvinas o Falkland constituían un admirable minarete por encontrarse a tiro de cañón de la boca oriental del estrecho de Magallanes.

Su posición excéntrica y absoluto abandono daban pábulo para pensar que se trataban de *res nullius*, tierra de nadie.

Como se recordará, cuando Colón regresó con la noticia de las tierras descubiertas allende el Atlántico, los

reyes católicos solicitaron su propiedad al Sumo Pontífice, que desde la Edad Media se había erigido en árbitro de la Cristiandad.

Las bulas *Inter caetera* entregaron a los castellanos todos los territorios ubicados al oeste de una línea imaginaria trazada de polo a polo a cien leguas de las islas Azores o cabo Verde (1493).

La decisión, empero, incurrió en el error de tomar como punto de referencia archipiélagos de longitudes geográficas diferentes: cabo Verde se encuentra más al oriente.

Para colmo de males, la resolución afectaba derechos reconocidos con anterioridad a Portugal.

Trabada la disputa con la corte de Lisboa, la cuestión se zanjó por el tratado firmado en Tordesillas.

En definitiva la línea correría a 370 leguas al poniente del cabo Verde (1494).

Aún cuando las comisiones demarcadoras no se pusieron de acuerdo, la opinión generalizada estuvo conteste en aceptar que la traza caía en lo que hoy es Belem do Para, en los 48º 29′ 18″ de longitud y 1º 28′ 03″ latitud y, Laguna, en los 48° 46′ 56″ longitud y 28° 28′ 54″ latitud.

Las Falkland o Malvinas quedaban, pues, dentro del sector español.

Ello no obstante, su aparente pobreza y carencia de vida humana las condenaron a continuar abandonadas a su triste suerte.

No deja de ser sugestivo que la primera noticia que tuviera el Consejo de Indias de Sevilla del archipiélago de marras proviniera de una carta que el 8 de abril de 1758 remitió el gobernador de Chile don Manuel de Amat y Junient proporcionando un caudal de noticias relacionadas con dichas islas.

Más sorprendente resulta constatar que solicitada su opinión al respecto el comandante marítimo del Ferrol, Francisco Orozco, declaró paladinamente el 16 de octubre de 1759 que no las conocía, pese a haber recorrido 13 años antes la Patagonia atlántica desde cabo San Antonio hasta río Gallegos.

Tal era el estado de cosas dominante cuando un joven y acaudalado marino francés, Luis Antonio de Bougainville concibió la idea de establecer en las Malvinas una colonia permanente que sirviera de punto de apoyo para llegar a las Indias.

La idea coincidía admirablemente con los planes de Choiseul.

Así, pues, no bien se impuso de ella le brindó todo su apoyo.

Una vez armadas a sus expensas dos naves ligeras, la fragata "L'Aigle" y la corbeta "Le Sphinx", Bougainville embarcó en ellas varias familias de Saint Maló y el 8 de septiembre de 1763 zarpó rumbo a su destino.

El 28 de diciembre atracaron en Montevideo. Luego de abastecerse de lo indispensable, el 16 de enero siguiente se hicieron a la vela a las islas, sin pasar por Buenos Aires.

Dos semanas más tarde, el 31, llegaron a su objetivo.

El 2 de febrero lanzaron anclas en un lugar que llamaron bahía Francaise, en la Isla Oriental.

Tres días más tarde fundó allí un fuerte que denominó Luis.

Acto seguido, el 8 emprendió el regreso, llegando a Saint Maló el 26 de junio.

El 5 de octubre nuevamente despliega velas rumbo a las Malvinas con un importante contingente de colonos e implementos.

El 5 de enero de 1765 arriba a bahía Francaise.

No bien desembarcó su carga y tripulación, enfiló proa al estrecho de Magallanes en demanda de madera para construcción.

En el curso de la navegación se cruzó con el comodoro inglés John Byron, quien, como veremos, también acababa de salir de las Falkland rumbo al mar del Sur.

Dejando los trabajos bien adelantados, el 27 de abril el animoso explorador zarpa otra vez a Francia a donde llegó el 13 de agosto.

INGLATERRA TOMA POSESION DE LAS FALKLAND

A todo esto, Inglaterra no había permanecido precisamente dormida.

Casi simultáneamente con las actividades de Bougainville, Su Majestad Británica había despachado al comodoro

John Byron con instrucciones de explorar los mares del sur con miras a materializar los planes de Anson.

"Y por cuanto —se le prescribía el 17 de junio de 1764— las islas de S.M. llamadas islas de Pepey e islas Falkland, situadas en el dicho rumbo (entre cabo de Buena Esperanza y el estrecho de Magallanes), sin embargo, de haber sido primeramente descubiertas y visitadas por navegantes británicos, aún no han sido suficientemente revisadas, para poder formar un juicio de sus costas y productos, S.M. tomando esto en consideración, y concibiendo que ningún tiempo es tan propio para empresas de esta naturaleza como el de completa paz, que felizmente gozan sus reinos, ha creído conveniente se emprenda".

Byron endilgó derechamente a las Falkland y penetró por el paso que separa las islas Saunders y Keppel.

El 23 de enero de 1765 bajó a tierra con sus oficiales y marinería y enarbolando el pabellón inglés bautizó el lugar con el nombre de Port Egmont en honor del primer lord del Almirantazgo John Perseval, segundo conde de Egmont, y tomó posesión de todas las islas en nombre de Su Majestad Británica Jorge III.

"El Cirujano de la "Tamar" —anota Byron en su diario— eligió un terreno próximo a un río, lo cercó de verjas y plantó diversas legumbres que pudiesen ser útiles a los que tocasen en aquel puerto. Yo tomé posesión de él y de las islas adyacentes llamadas islas Falkland, en nombre del Rey de la Gran Bretaña. Parece cierto que estas islas sean la misma tierra a que Cowley ha dado el nombre de Isla Pepys".

Permanecieron allí hasta el día 27. Con viento al oeste sudoeste aparejaron rumbo al levante, cruzaron el estrecho Falkland, y costeando el litoral norte de la isla oriental, cayeron al sur para llegar el 28 a un gran fondeadero que bautizaron Berkeley Sound, donde presuntivamente se encontraba la colonia de Bougainville. No encontrando ser viviente, y habiendo apretado el viento, siguieron al norte. El 6 de febrero llegaron a puerto Deseado, donde encontraron al "Florida" que venía de Inglaterra con el abastecimiento para seguir viaje alrededor del mundo. Como las condiciones no eran propicias, siguieron al estrecho de Magallanes para en dicho lugar realizar ciertas reparaciones necesarias y proceder a descargarlo. El 18 al pasar la primera angostura vieron un buque, que los siguió hasta cabo Gregorio, donde enarboló pabellón francés y ofreció ayuda. No le fue aceptada, y siguieron hasta Puerto Hambre donde arribaron el 20. Efectuada la descarga, el 25 "di orden a su capitán de que volviese a Inglaterra —Byron anota en su bitácora— apenas se hallase en disposición de navegar". Y siguió rumbo al poniente encontrándose de nuevo con el francés. "Me convencí entonces —acota— de que su objeto era cargar madera para la naciente colonia de las islas Falkland, aunque no podía concebir cómo se había internado en el estrecho no llevando otro designio. Cuando volví a Inglaterra supe que este buque era el "Aguila", mandado por M. de Bougainville y que su navegación por el estrecho había tenido efectivamente por objeto cortar la madera necesaria para la nueva colonia de las islas Falkland". "Las dificultades y peligros que hemos experimentado en el estrecho de Magallanes —agrega— podrían hacernos creer que no era prudente pasarlo y que los buques de Europa que van al mar del sur deberían doblar todos por el cabo de Hornos. No soy de esta opinión en absoluto, aunque haya doblado dos veces el cabo de Hornos. Hay una época del año en que no digo un navío sino toda una escuadra, puede pasar el estrecho en tres semanas, y para aprovechar la estación más favorable conviene entrar en el mes de diciembre".

A todo esto, el "Florida" llegó a Gran Bretaña el 21 de junio.

Un mes más tarde, el 20 de julio, Henry Conway, Ministro del Departamento del Sur, ordenó al Almirantazgo organizar la expedición de ocupación. Por extraña coincidencia, ese mismo día, el alto mando naval hacía llegar una nota al Departamento Septentrional sugiriéndole la conveniencia de ocupar el archipiélago "que es indudablemente la llave de todo el océano Pacífico. Esta isla (Falkland) debe dominar los puertos y el comercio de Chile, Perú, Panamá, Acapulco, y, en una palabra, todo el territorio español que da sobre ese mar. Hará que en adelante todas nuestras expediciones a esos lugares nos resulten muy lucrativas, de carácter fatal para España y ya no serán tan tediosas e inseguras en una guerra futura". Y haciéndose cargo de eventuales reclamos de otras po-

tencias, agrega: "En primer lugar, y con respecto a España, es imposible que ni siquiera su pretendido título basado en la concesión del Papa o en cualquier tratado, en cuanto pueda yo recordar, pueda conferirles el menor derecho a pretender una isla que se encuentre en el océano Atlántico a ochenta o cien leguas de distancia y hacia el Este del continente de Sud América, al cual no puede considerarse que pertenezca. Y la tentativa hecha por Francia de establecerse allí parece confirmar este argumento, en contra de todo lo que pueda posteriormente argumentarse a ese efecto, por cualquiera de esas dos potencias. Con respecto a Francia, el primero y segundo descubrimientos de esta isla, fueron realizados por súbditos y bajo la autoridad de la corona de Gran Bretaña durante Isabel y Carlos II, y los franceses nunca las vieron hasta la época del reinado de la Reina Ana".

Previendo incidentes, Conway amplió sus instrucciones: "Si se encontrasen personas establecidas ilegalmente en cualquier parte de las mencionadas islas, se les obligará a abandonarlas o a prestar juramento de reconocimiento y acatamiento al gobierno de Su Majestad, como súbditos de la corona de Gran Bretaña. Y si contrariamente a lo esperado, los súbditos de cualquier poder extranjero amigo de Gran Bretaña, bajo cualquier autoridad real o aparente, hubieran adoptado la decisión de instalar colonias de cualquier clase o naturaleza en cualquier parte o partes de las mencionadas islas Falkland o de Pepys, los comandantes de los citados buques de Su Majestad visitarán tal colonia y reclamarán contra sus procedimientos, notificándoles que las mencionadas islas han sido descubiertas en primer término por los súbditos de la corona de Inglaterra, enviados allí por el Gobierno con tal propósito, y que pertenecen por derecho a Su Majestad y que habiendo dado Su Majestad las órdenes pertinentes para su colonización, los súbditos de cualquier otra nación no pueden tener títulos para establecerse en ellas sin contar con el permiso del rey, notificándoles además, que se les aconseja abandonen las islas mencionadas y se trasladen con sus bienes dentro de un plazo limitado, que no debe exceder de seis meses, a contar desde el día en que se les haya hecho la notificación".

El 26 de setiembre el comandante John Mac Bride, jefe de la expedición a bordo del "Jason", recibió las instrucciones secretas.

El 8 de enero siguiente llegó a Puerto Egmont.

Construyó un establecimiento y navegó alrededor de las islas en busca de intrusos. Como el invierno era muy crudo, se relegó en la naciente colonia en espera que mejorara el tiempo.

FRANCIA ENDOSA LA CUESTION DE LAS FALKLAND A ESPAÑA

A todo esto, mientras se encontraba en París preparando un tercer viaje a las islas, Bougainville fue informado de que el embajador español acababa de formular un reclamo por la presencia francesa en el abandonado archipiélago, cuyo dominio reputaba incuestionable.

El inesperado incidente se producía en los mismos instantes que madame Pompadour, decidida partidaria de Choiseul, debía ceder el paso a su rival, la condesa Du Barry, proclive a la paz a todo trance.

Si no hubiera mediado esta circunstancia, la necesidad de mantener incólume el Pacto de Familia, base de sustentación de sus planes de grandeza, habría obligado de todas maneras al tenaz Choiseul frenar su ímpetu expansionista.

Así, pues, ordenó a Bougainville viajara a Madrid a negociar un acuerdo.

El sagaz marino no las tenía tampoco todas consigo. Las expectativas cifradas en la colonia no aparecían ahora tan halagadoras.

Según confidencias de su capellán el padre Sebastián Villanueva, de la Orden de San Francisco, Bougainville no ocultaba ya su opinión en orden a "que por todos los términos es inútil aquel territorio (las islas Falkland) porque no produce cosa alguna no obstante haber sembrado y plantado diferentes árboles silvestres que llevaron de la isla del Fuego, que todos se perdieron y secaron..." (9).

(9) Carta de P. Sebastián Villanueva firmada en Buenos Aires el 21 de Mayo de 1767.

Con la mente puesta en resarcirse de los gastos que le demandó la aventura, Bougainville se las ingenió para arrancar al gobierno español una apreciable indemnización ascendente a la considerable suma de 618.108 libras.

No obstante, la Corte de Madrid tuvo especial cuidado de dejar constancia de sus derechos soberanos sobre las islas. Empero el solo hecho de allanarse a cancelar tan elevada suma está revelando la debilidad de sus títulos de dominio.

Para materializar la entrega, el 15 de noviembre de 1766 el propio Bougainville se embarcó en Nantes a bordo de "La Boudeuse".

Una semana más tarde, el 24, por Real Orden firmada en San Lorenzo, la Corona notificaba al Consejo de Indias de Sevilla la creación de la Gobernación de Las Malvinas.

El 31 de enero siguiente, "La Boudeuse" llegaba a Montevideo.

Allí se le unió el primer gobernador don Felipe Ruiz Puente.

Escoltados por los navíos "Liebre" y "Esmeralda" siguieron a Buenos Aires.

El 8 de febrero Boungainville firmó un documento comprometiéndose a pagar todos los gastos de la colonia hasta el 31 de diciembre del año anterior. A su juicio, el servicio diario de la base podría cubrirse con dos goletas.

Llenadas las formalidades, el 28 de este mes siguieron viaje, llegando a Puerto Luis el 25 de marzo.

El 1º de abril se formalizó la entrega y el compromiso de España de pagarle la indemnización aludida.

Acto seguido continuó su viaje alrededor del mundo (10).

Entretanto, mientras una parte de la colonia resolvió quedarse bajo el mando del gobernador, el resto se embarcó en una de las naves rumbo a Montevideo, para desde allí trasbordar a una que los llevaría a Francia.

Las nuevas autoridades rebautizaron Luis por Puerto Soledad.

(10) Bougainville, "Voyage autour du monde".

Este solo hecho revela a las claras la fuerte impresión que el aspecto general de las islas produjo en el ánimo de los españoles.

Halagados con la esperanza de encontrar los ricos filones que llenaran de oro y honores las faltriqueras de los conquistadores de México y del Perú, de rompe y rasga enfrentaban una cruel realidad. Ante sus ojos las Falkland no eran más que un páramo miserable y sin destino.

¿Quién iba a pensar que su mar jurisdiccional ocultaba un potencial de incalculable riqueza?

EL ENTREDICHO ANGLO-ESPAÑOL

Mientras se desarrollaban estos acontecimientos, Inglaterra preparaba concienzudamente la incorporación de las Falkland a sus dominios de ultramar.

Su absoluto abandono, carencia de vida humana, y por añadidura una situación jurídica no del todo clara, permitían suponer que nadie podría oponerse a sus planes.

Las bulas *Inter caetera* no podían constituir títulos válidos, si se considera que desde que el Parlamento y una Asamblea de Obispos habían proclamado a Enrique VIII Jefe Supremo de la Iglesia y del Clero de Inglaterra (1531), Gran Bretaña había dejado de prestar obediencia a la Curia Romana.

Por lo demas, hacia fines de la Edad Media el poderío del Papado había tenido que ceder paso a la teoría de la monarquía absoluta de derecho divino, que adquirió caracteres de verdad inconcusa al promediar el siglo XVI.

Para colmo de males, el tratado de Tordesillas sólo podía tener validez para sus firmantes, España y Portugal. Técnicamente no podía hacerse exigible para otras potencias.

La cruda frase de Francisco I de Francia "quiero ver el testamento de Adán", simbolizó una rebelión que pronto se generalizó en el viejo mundo.

Entre 1524 y 1528 Giovanni Verrazano recorrió América del Norte.

En 1530 Francia proclamó la libertad de navegación.

Y ya más resuelto, cuatro años más tarde, Jacques Cartier llegó al Labrador, Terranova, y algo después al río San Lorenzo.

No pudiendo contener la marejada, el Papa Pablo III debió hacer oídos sordos a las protestas indignadas de Carlos V, que ya no podía dominar tan vastas extensiones.

Pero cuando Francis Drake realizó su periplo alrededor del mundo (15 de setiembre de 1577 a 3 de noviembre de 1580) la indignación no conoció límites.

Al reclamo español, Isabel I contestó fríamente que "no podía convencerse de que (las tierras recién descubiertas) fueran propiedad legítima de España, por el solo hecho de la donación del Papa de Roma, en quien no reconoce prerrogativas en asuntos de este carácter, ni mucho menos autoridad para someter a príncipes que no le deben obediencia o para hacer del nuevo mundo un feudo de los españoles, invistiéndoles con la posesión, y esto basado solamente en que los españoles han desembarcado aquí y allá, han construido refugios, han dado nombre a algún río o promontorio, actos que no pueden dar la propiedad".

Discurriendo sobre esta base, estimaba nula donación de tal naturaleza, que no podía entrabar su comercio y "el establecimiento de colonias donde no residen españoles".

La derrota de la Invencible Armada, 1588, puso fin al debate.

Las Falkland, pues, estaban a merced de quien deseara ocuparlas con ánimo de señor y dueño.

Tal era la situación cuando el 10 de marzo de 1766 John Byron irrumpió en Londres después de haber circunnavegado el globo.

Sus valiosas apreciaciones redondearon el plan de acción ya en marcha.

El 17 el almirantazgo envió una nota a Mac Bride, informándole de la presencia de franceses en el archipiélago.

La nota llegó a su destino en setiembre.

Sin pérdida de tiempo, el 26 de ese mes, el gobernador zarpó a bordo del "Jason" en pos de los intrusos. El 2 de diciembre fondeó en el estrecho Falkland, rebautizado Pembroke. A pie, escaló una montaña que dominaba el estrecho Berkeley, dando con su objetivo. El 4 llegó a puerto San Luis.

Allí se impuso por Nerville de la existencia de la colonia francesa y de la decisión de defenderla por la fuerza.

Luego de notificarles que deberían abandonar el lugar por ser territorio británico, Mac Bride regresó a Egmont.

En enero de 1767 volvió a Inglaterra, dejando un destacamento y algunos pobladores de la naciente base.

"El Capitán Mac Bride, comandante de la fragata "Jason" —había de recordar Bougainville en su libro— vino a mi establecimiento a principios de diciembre del mismo año (1766); pretendió que aquellas tierras pertenecían a S.M.B., y amenazó con hacer a la fuerza el desembarco, si se le negaba; hizo una visita al comandante y dio a la vela el mismo día".

Asevera Vernet en su defensa de los títulos argentinos a las Falkland, que el gobernador español de Puerto Soledad dio inmediato aviso al de Buenos Aires, y éste a la Corte, de la visita de Mac Bride (11).

De ser efectivo, el aserto pondría de relieve la absoluta indiferencia de la Península por la presencia británica en las islas.

Por el contrario, como veremos en su oportunidad, cuando cuatro años más tarde Bucarelli resolvió desalojar a los ingleses, la Corte trató infructuosamente de impedirlo.

Mientras Port Egmont comenzó a levantar tímido vuelo, a 180 millas, Soledad languidecía a ojos vistas.

Y lo que parece verdaderamente inexplicable, nacida para cautelar la soberanía española del cono austral sudamericano, la gobernación de las Malvinas no tuvo ni remota noticia de la presencia de los ingleses en Egmont.

Se sospechaba su existencia. Pero no había sido constatada, no obstante encontrarse ante las propias barbas de las autoridades españolas.

No debe, pues, extrañarnos, que a cuatro años de los acontecimientos que acabamos de narrar, un buen día a fines de enero de 1770 arribó a Soledad la fragata "Santa Catalina" escoltada por dos embarcaciones menores. Su comandante, el capitán Fernando Rubalcava, tenía instrucciones de ubicar la colonia británica.

El 19 de febrero dio con Egmont.

---

(11) "El Araucano", Santiago de Chile, Nº 144 del 15-VI-1833.

Al día siguiente hizo entregar al jefe británico una protesta:

"Habiendo entrado por casualidad en este puerto —confesaba ingenuamente—, he quedado admirado de encontrar en él una especie de establecimiento bajo la bandera inglesa puesta en tierra, y auxiliada de las embarcaciones de S.M.B.". "Siendo estos dominios de S.M.C., este proceder es contra el espíritu de los tratados de paz". "En cuya inteligencia a Vm. protesto, de palabra y por escrito, se separe de la usurpación de este puerto y costas, dejando al Rey mi amo libre sus dominios".

Al frente de la gobernación se hallaba Antonio Hunt. Sin pérdida de tiempo contestó sobre la marcha:

"En respuesta a su carta de Vm. de hoy hago saber a Vm. que estas islas pertenecen a S.M.B. por derecho de descubierta y con especial complacencia suya estoy aquí, con instrucciones para protegerlas con todo mi poder, y para manifestarlo contra los vasallos de otras potencias".

Aunque contaba con órdenes precisas, Rubalcava no se atrevió a desalojarlo por la fuerza, optando por regresar a Montevideo en demanda de refuerzos e instrucciones.

A principios de abril llegó a las márgenes del Plata. Sin los remilgos de su subalterno, el gobernador Francisco Bucarelli se movilizó con la celeridad del rayo.

En un abrir y cerrar de ojos organizó una expedición integrada por cinco fragatas a cuyo bordo embarcó 1.500 aguerridos soldados al mando del comandante don Juan Ignacio de Madariaga.

El 9 de abril dirigió una nota a Madrid informándole de los pasos adoptados.

Un mes más tarde, el 8 de mayo la escuadra zarpaba rumbo a su destino.

El 8 de junio lanzaba anclas frente a Egmont.

Cogida de sorpresa, impotente ante una fuerza tan numerosa, la fragata "Favourite" no pudo hacer respetar el pabellón británico.

El 10 se firmó la capitulación, procediendo a efectuar un inventario minucioso de la base inglesa.

Probablemente, con la intención de preparar el terreno diplomático, se retuvo 20 días el zarpe de la "Favourite" con la dotación de la colonia que debía regresar a Gran Bretaña, para que Madrid tuviera tiempo de imponerse de lo sucedido.

EL ULTIMATUM INGLES

Pero como las malas noticias cabalgan sobre las alas del viento, la previsión española no pudo evitar que ciertos rumores confusos llegaran a los oídos de Mr. James Harris, quien se desempeñaba como Encargado de Negocios de S.M. Británica en ausencia del embajador.

Mientras indagaba mayores pormenores, el 23 de agosto se apresuró a informar lo sucedido a su Gobierno.

En esos mismos instantes la Corte de Madrid se imponía de la nota de Bucarelli.

No se requería de mucha perspicacia para percatarse cómo tomaría Inglaterra, la primera potencia del momento, el desmantelamiento de su base en las Falkland.

Abatido por una cadena no interrumpida de derrotas que habían reducido su imperio colonial en forma considerable, no obstante el anhelo de revancha que anidaba en su corazón, Carlos III resolvió soslayar el nuevo conflicto.

Interpretando el pensamiento dominante, el 24 de agosto el Baylío fray don Julián de Arriaga se apresuró a contestar a Bucarelli:

"Me manda S.M. prevenir a V.E. que si al recibo de esta orden no se hubiese ejecutado, suspenda esta operación, despachando inmediatamente las órdenes correspondientes a este efecto al gobernador de las Malvinas don Felipe Ruiz Puente y don Juan Ignacio Madariaga".

"Esto es respectivo al mencionado establecimiento del puerto de Egmont, u otro cualquiera en las mismas islas, quedando en su fuerza y vigor la orden de 25 de febrero de 1768 para lo respectivo al continente de tierra de esas costas hasta cabo de Hornos, estrecho de Magallanes y la parte del sur que se comunicó al virrey del Perú como de su pertenencia".

El último párrafo aludía a disposiciones que entregaban al Gobierno de Lima la responsabilidad de velar

por la seguridad del extremo austral del continente, sin perjuicio de los derechos que sobre el sector tenía el reino de Chile, como veremos en su oportunidad.

La nota de Harris cayó como una bomba en Londres. No bien la tuvo en sus manos, 10 de septiembre, Lord Weymouth se apresuró a informar al Soberano.

Nacido y educado en Inglaterra, a diferencia de sus dos antecesores, Jorge III estaba animado de un recio nacionalismo y un anhelo desmedido de mandar personalmente.

La sola idea de que la base de Port Egmont hubiera sido desalojada por la fuerza por su secular enemiga, le sublevó la sangre.

El embajador español, Príncipe de Masserano, fue citado de inmediato.

En el curso de la entrevista Weymouth le hizo saber que debía desaprobarse la conducta de Bucarelli y "que las cosas en aquel establecimiento se restituyesen inmediatamente al estado en que se hallaban antes de semejantes actos".

Tratando de esquivar el bulto, Masserano le expresó "que tiene fundados motivos para creer que el gobernador de S.M.C. en Buenos Aires ha tomado sobre sí hacer uso de la fuerza a fin de desposeer a los ingleses de su establecimiento en puerto Egmont en las islas de Falkland".

A modo de conclusión el diplomático agregó que se le había "ordenado haga esta representación, para evitar las malas consecuencias que pudieran ocasionarse, siendo esto comunicado por otro conducto y expresando sus deseos de que cualquiera que fuese el resultado en puerto Egmont, a consecuencia de un paso del gobernador, tomado sin instrucción particular alguna de S.M.C., no sería productivo de medidas por parte de esta Corte, peligrosas a la buena inteligencia que hoy existe entre las dos Coronas".

Lord Weymouth contestó que si eran bien fundados sus recelos respecto a la conducta de Bucarelli, resultaría difícil hallar medio alguno para evitar las fatales consecuencias de ese paso. Las instrucciones, advirtió, que se habían dado al Comandante de puerto Egmont se circunscribían a prevenirle "que amonestase a los súbditos de otras potencias, si allí encontraba algunos, que se retirasen de él". E, incluso, le permitía convivir con ellos "si se negasen a retirarse, después que fueran comedidamente amonestados para ello, remitiendo a sus respectivos soberanos la discusión del derecho". A modo de consulta Weymouth preguntó "si se hallaba facultado para desaprobar la conducta del señor Bucarelli". Muy a su pesar Masserano debió reconocer que no contaba con poderes necesarios, pero que ello no podía "con este motivo envolver a las dos Coronas en guerra".

La última declaración determinó al Foreign Office ordenar a Harris representara el pensamiento inglés a su colega el marqués de Grimaldi que se encontraba al frente de la cartera de Asuntos Extranjeros.

Para ganar tiempo, ese mismo día, 12, despachó la carta con un correo de Gabinete, Mr. Potter.

En medio de este clima preñado de incertidumbres y rumores inconfirmados, el 24 atracó a Spidthead el "Favourite".

Al conocerse los detalles de lo sucedido, una ola de furor estremeció a Inglaterra.

La guerra parecía inevitable.

Tanto Weymouth como Harris estaban convencidos de que España trataba por todos los medios de restar importancia al incidente.

En esos mismos instantes, Potter cumplía su cometido.

El martes 25 Harris entregó personalmente a Grimaldi la nota de protesta.

De paso, le deslizó que si se procedía a desaprobar la conducta de Bucarelli "el Rey mi señor podrá suspender los preparativos que en la presente situación de los negocios su ofendida dignidad no le permitiría suspender".

Impuesto por Masserano del estado de ánimo del monarca inglés, el ministro trató de eludir por todos los medios el rompimiento, endilgando la discusión al terreno jurídico.

"El señor Grimaldi —informó Harris a su Gobierno el 28— me contestó en términos muy vagos acerca de la expedición y su éxito; dijo que nosotros teníamos motivos para prever que semejante suceso tendría lugar, desde que era notoria su desaprobación de nuestro establecimiento en las islas de Falkland".

En el curso de la entrevista, Grimaldi le avanzó a modo de confidencia destinada a aliviar la tensión, que no bien se había impuesto de las intenciones de Bucarelli se había apresurado a remitirle una contraorden. Lamentablemente los hechos habían sobrepasado sus deseos conciliadores.

"No obstante —tuvo fuerzas para declarar—, no podía desaprobar la conducta del señor Bucarelli por fundarse en las Leyes de América". "Sin embargo —acotó— deseamos tanto la paz, y tenemos tanto que perder, que la evitaríamos de cualquier modo".

Y descubriendo el fondo del problema, agregó "que todo lo que deseaba Su Majestad Católica era arreglar sus actos a su propia dignidad y al bienestar de su pueblo".

Abrochándose en sus instrucciones, Harris se limitó a contestarle que "sólo accediéndose al reclamo que había interpuesto quedaría a salvo la nuestra; por lo tanto, que esperaba no lo perdería de vista".

El conde de Aranda, ministro todopoderoso de Carlos III, que, al igual que Choiseul, paladeaba desde el Tratado de París la idea de la revancha, se encerró en una tenaz negativa a ceder posiciones.

En la tarde del 28, Grimaldi entregó a Harris la decisión real: no admitir el reclamo interpuesto, pero acceder a todos aquellos "puntos que fuesen conformes con su dignidad".

La discusión quedaría radicada en Londres.

A una pregunta del diplomático británico, el ministro le aclaró que lo expresado entendía contestaba la nota de Harris.

Sólo el 8 de octubre el Foreign Office recibió el informe de Harris.

Pese al clima volcánico que lo rodeaba, Masserano no se apartó un ápice de lo acordado por Madrid.

En el curso de las deliberaciones propuso un proyecto de convención destinado a zanjar el entredicho. De acuerdo a lo expresado por su Gobierno él no tendría inconveniente en negar haber dado orden alguna a Bucarelli sobre el asunto cuestionado. Empero, tenía que reconocer que el Gobernador había obrado conforme a instrucciones y obligaciones anejas a su cargo. A pesar de lo anterior, Su Majestad Católica estaba llana a restituir las islas a Inglaterra, sin perjuicio de dejar constancia de su derecho de dominio sobre ellas.

Por su parte, Su Majestad Británica debería desaprobar la conducta del capitán Hunt que había dado pie a las acciones adoptadas por la gobernación de Buenos Aires.

Aferrado con dientes y muelas a su papel de ofendido, Jorge III se negó rotundamente a dar explicación alguna.

Para evitar un rompimiento, el embajador español quedó de pedir instrucciones a Madrid.

Previendo la reacción inglesa, el 16 de octubre, la Corte se apresuró a advertir a Bucarelli adoptara las providencias necesarias para prevenir eventuales acciones sobre las costas y puertos de su gobernación. "Se tienen fundados recelos —le expresa— de un pronto rompimiento". "La Corte de Londres —le agrega— ha tomado con el mayor calor el acto de haberse expelido a los ingleses en puerto Egmont".

A pesar de estar radicada la gestión en el Reino Unido, el 17 Weymouth ordenó a Harris acercarse a Grimaldi como última tentativa y exponerle el pensamiento británico.

Consciente de la necesidad de ganar tiempo mientras lograba el apoyo de Francia, Grimaldi echó mano de un último recurso dilatorio. Apremiado por el diplomático inglés, el 29 "contestó que era necesario que Su Majestad convocase a un consejo sobre este caso, pues él solo de ninguna manera podía aventurarse a decidirlo".

Pasaron tensos ocho días.

Finalmente, el 7 de noviembre comunicó a Harris que había extendido nuevos poderes a Masserano.

Cuál no sería la sorpresa de Weymouth cuando lejos de allanarse a una solución acorde a sus deseos, el embajador español no se apartó un ápice de su posición originaria.

Disimulando apenas su contrariedad, no bien concluyó la entrevista le dirigió una nota a Harris ordenándole tomara contacto con los cónsules de S.M. Británica y el gobernador de Gibraltar para advertirles pusieran sus archivos y personas a buen recaudo ante "el riesgo de un rompimiento".

El 15 de diciembre el conde de Rothford entró a reemplazar a Weymouth en el gabinete.

No bien asumió funciones, el nuevo secretario se apresuró a ordenar a su Encargado de Negocios en la península se preparara "a regresar con toda la prontitud conveniente", "siendo ya enteramente innecesaria su permanencia en Madrid".

Del retiro de la Embajada a la guerra no había más que un paso.

ESPAÑA BAJA LA GUARDIA. GRAN BRETAÑA RECUPERA LAS FALKLAND

Un hecho asaz fortuito, empero, precipitó el desenlace en forma inesperada.

La firmeza de Aranda descansaba en el presupuesto de una eventual intervención francesa que lograra endilgar a Gran Bretaña por una senda más asequible.

Entre sus planes no contaba con la labor de zapa que la condesa Du Barry ejercía en el ánimo de Luis XV y que a la postre determinaron la caída de Choiseul, partidario *à outrance* de la guerra con Inglaterra.

Sin voluntad para oponerse a las embestidas cada vez más vigorosas de su amante, sorpresivamente el 24 de diciembre el monarca pidió la renuncia de su todopoderoso ministro conminándolo a confinarse a sus tierras.

Solo e impotente, a Aranda no le quedó otro expediente que ceder.

Un mes más tarde, el 22 de enero de 1771 Masserano suscribió una declaración poniendo fin al entredicho: "Habiéndose quejado S.M.B. de la violencia cometida el 10 de junio de 1770 en la isla generalmente llamada Gran Malvina y por los ingleses islas Falkland, al obligar por la fuerza al comandante y súbditos de SMB a evacuar el puerto llamado por ellos Egmont, acto ofensivo para el honor de su corona, el príncipe Masserano, embajador extraordinario de S.M. Católica, ha recibido orden de declarar, y declara que S.M. Católica, considerando el amor a la paz de que está animada y para mantenimiento de la buena armonía con S.M. Británica, y considerando que este suceso podría interrumpirlas, ha visto con desagrado esta expedición capaz de turbarla; y en la convicción en que se halla de la reciprocidad

de sentimientos de S.M. Británica y de su alejamiento para autorizar cualquiera cosa que pudiese turbar la buena inteligencia entre ambas Cortes, Su Majestad Católica desautoriza dicha empresa violenta, y en consecuencia, el príncipe Masserano declara que S.M.C. se compromete a dar órdenes inmediatas para que vuelvan a dejarse las cosas en la Gran Malvina, en el puerto llamado Egmont, precisamente en el estado en que se hallaban antes del 10 de junio de 1770, a cuyo efecto S.M.C. dará orden a uno de sus oficiales de entregar al oficial autorizado por S.M. Británica el puerto y fuerte llamado Egmont, con toda la artillería, las municiones de guerra y efectos de S.M.B. y de sus súbditos, que han sido encontrados allí el día susodicho, conforme al inventario levantado. El príncipe de Masserano declara, al mismo tiempo, en nombre del Rey, su señor, que el compromiso de su dicha Majestad Católica de restituir a S.M. Británica la posesión del Fuerte y Puerto llamado Egmont, no puede ni debe afectar en nada la cuestión de derecho anterior de soberanía de las islas Malvinas, llamadas por otro nombre Falkland" (12).

La alusión un tanto vaga a "la cuestión de derecho anterior de soberanía de las islas Malvinas, llamadas por otro nombre Falkland", obedecía a la necesidad de Carlos III de simular su impotencia e indefesión ante su hiperestésica opinión pública.

Ese mismo día, Lord Rothford acusó recibo aceptando en forma escrita los términos del compromiso, sin aludir para nada la cuestión de soberanía, que, por lo demás, había sido definida con toda claridad por el capitán Hunt, que no fue desautorizado en absoluto.

---

(12) Publicada por G. F. Martens "Recueil des Traités" Tomo IV p. 488. En su informe sobre los títulos argentinos a las Falkland, de 10 de Agosto de 1832, Luis Vernet afirma: "Se estipuló en él (convenio) la completa devolución del establecimiento a los ingleses **in statu quo**, pero dejando pendiente la cuestión sobre el derecho que alegaba España" ("El Araucano", de Santiago de Chile, Nº 145, de 21 de junio de 1833).

Al comunicar la solución lograda, Rothford advirtió a los Lores del Almirantazgo previniesen al capitán Stott, designado para recibir las islas, que en caso de que el oficial español expresara cualquier pretensión sobre la propiedad de Puerto Egmont "debería responder a ella con una contraprotesta en favor de los derechos de S.M.B. sobre todas las islas mencionadas".

La advertencia estaba de más.

El 13 de septiembre el capitán Stott llegó a puerto Egmont.

Tres días después, el oficial Orduña procedió a efectuar la entrega formal, absteniéndose de objetar la soberanía británica.

Acto seguido regresó a puerto Soledad.

Excepción hecha de D'Aiguillón y de la Du Barry, el acuerdo no satisfizo a nadie.

Conocidos los detalles de la negociación, el pueblo español se desató contra el infeliz Grimaldi que debió guardar silencio por patriotismo.

¿Cómo explicar a un pueblo soberbio y orgulloso que no está preparado para defender lo que estima sus derechos soberanos?

Si lógica resulta la reacción española, no aparece tan cuerda la de la opinión pública británica.

Cediendo a odiosidades personales que lo apartaron de su monarca durante casi toda su vida, William Pitt, conde de Chathan, centró su artillería en torno a la cláusula de soberanía, calificándola de desastrosa.

Deliberadamente omitió el hecho singular de que al paso que la Corte de Madrid había desautorizado la conducta de Bucarelli, Su Majestad Británica, por el contrario, había prestado todo su apoyo a Hunt, cuyas declaraciones salvaron incólumes.

A simple vista, la fórmula diseñada por Masserano tendía a cubrir con un manto piadoso el honor español ultrajado por la claudicación que se había visto obligado a aceptar.

Pero, lo que aparecía claro como la luz meridiana, era la restitución de Port Egmont a Gran Bretaña en las mismas condiciones dominantes a la fecha de su desalojo definidas por Hunt sin lugar a dudas.

A cargo de la base quedó el teniente Samuel William Clayton.

GRAN BRETAÑA ABANDONA TRANSITORIAMENTE LAS FALKLAND

No sería posible comprender la razón por la cual Inglaterra resolvió abandonar las Falkland, si no recordáramos someramente los antecedentes que la gestaron.

Como se recordará, la paz de París, 1763, junto con desmantelar los imperios coloniales español y francés, marcó el comienzo del ascenso de Inglaterra a la cumbre del dominio mundial.

Este triunfo coincidió con la exaltación al trono de Jorge III, en quien a diferencia de sus antecesores Hannover, su origen alemán no era más que un mero recuerdo.

Amén de nacido y educado en Inglaterra, su recio espíritu personalista lo orientó a tomar una activa participación en la conducción del imperio.

Por aquellos años, las tímidas 13 colonias norteamericanas redondeaban los 3 millones de almas, orgullosas de su prosperidad y celosas de sus libertades.

Para prevenir eventuales revueltas de los canadienses franceses, la metrópoli debió mantener un ejército de 10.000 aguerridos soldados.

A fin de paliar en parte su mantención, la Corona propuso crear un impuesto sobre timbres destinado a financiar un tercio de los gastos.

Como es natural, conscientes de su contribución a la grandeza del imperio, las colonias sólo querían participar de sus beneficios pero no de sus obligaciones.

Además, mientras las del sur no tenían dificultad para colocar sus productos en Londres (tabaco, algodón, etc.), las del norte producían rubros similares a los de la Madre Patria y por ende debían soportar una competencia harto desfavorable.

La rebelión no tardó en estallar adquiriendo insospechadas proyecciones.

A comienzos del año 1774 el ambiente respiraba olor a pólvora.

El desenlace parecía inminente.

La crisis obligó al gobierno a replegar sus fuerzas.

Desde su creación, la gobernación de las Falkland sólo producía pérdidas al erario.

Nada aconsejaba, por el momento al menos, conservar una dotación militar.

Su desalojo fue resuelto de la noche a la mañana.

A principios de mayo llegó a Egmont el transporte "Endeavour" con la misión de embarcar a sus habitantes con destino al continente.

Antes de levantar anclas, se colocó en el frontispicio del Fuerte una placa de plomo, fabricada ex profeso, con la siguiente leyenda:

"Que sea notorio a todas las naciones que las islas Falkland así como este fuerte, los almacenes, diques, obras, bahías y ensenadas que de ellas dependan, pertenecen por derecho únicamente a Su Muy Sagrada Majestad Jorge III, Rey de Gran Bretaña, Francia e Irlanda, defensor de la Fe, etc. En fe de lo cual, esta placa ha sido fijada y los pabellones de S.M.B. desplegados y enarbolados como una marca de posesión por Samuel William Clayton, oficial comandante de las islas Falkland, el 22 de mayo de 1774".

Cuando a fines del año siguiente el piloto español Juan Pascual Calleja pasó por el lugar, desprendió la placa, y la llevó a Buenos Aires.

Luego de depositarla en el Archivo, el gobernador don Juan José Vertiz dio cuenta del hecho a Madrid (13).

El 4 de julio de 1774, las colonias norteamericanas proclamaban su independencia.

Aprovechando la coyuntura, Francia y España cerraron filas en torno a la naciente república americana.

En una de las tantas escaramuzas de este agitado período, en julio de 1806 la escuadra inglesa puso sitio a Buenos Aires.

Sin experiencia, ni fuerzas suficientes, la ciudad cayó al primer encuentro.

Noticiado de la existencia de la placa, el General Beresford se la llevó a Londres, cuando un mes más tarde evacuaron el virreynato del Plata.

LOS ULTIMOS DIAS DE ESPAÑA EN PUERTO SOLEDAD

A todo esto, ¿cuál había sido la suerte de Puerto Soledad?

De Ruiz Puente, la gobernación había pasado, suce-

(13) Oficio Nº 495 de 1º de marzo de 1776 de Juan José Vertiz.

sivamente, en 1773 a Domingo Cauri, en 1774 a Francisco Gil y Lemos, en 1777 a Ramón de Carassa, en 1779 a Salvador de Medina, en 1781 a Jacinto de Altolaguirre, en 1783 a Fulgencio de Montemayor, en 1784 a Agustín de Figueroa, en 1786 a Pedro de Meza y Castro, en 1787 a Ramón de Clairac, en 1790 a Juan José Elizalde, en 1793 a Pedro Pablo Sanguinetto, en 1796 a José de Aldana y Ortega, en 1797 a Luis de Medina y Torres, en 1798 a Francisco Javier de Viana, en 1801 a Ramón Fernández de Villegas, en 1803 a Antonio Leal de Ibarra, en 1806 a Bernardo Bonavía y en 1809, a Gerardo Bordas.

Todos eran oficiales de marina destinados a dicho cargo por el ministerio del ramo.

Por razones de mayor cercanía obtenían sus emolumentos y fondos de administración del virreinato de Buenos Aires, sin perjuicio de las responsabilidades que competían a Lima y Santiago, sobre la defensa del extremo austral sudamericano.

El clima áspero y la ausencia de atractivo fueron generando en las autoridades platenses cierta resistencia a cumplir hasta estas meras tareas administrativo-contables.

En 1783 el virrey Juan José Vertiz propuso a la corona abandonar por dispendiosa la isla Soledad. La metrópoli se limitó a disminuir la dotación.

Finalmente, derrocado el virrey, el gobernador de Montevideo en su reemplazo, ordenó el 8 de enero de 1811 el abandono total de las Malvinas y de los establecimientos de la costa patagónica.

Cuatro días más tarde, desembarcaba en la banda oriental el general Francisco Javier de Elío, con los despachos de virrey e instrucciones de poner orden en las convulsionadas provincias platenses.

El 18 de marzo ofició al Rey comunicándole el abandono del archipiélago, cuya inutilidad contrastaba con otras ricas posesiones americanas que producirían pingües ganancias.

LA CUESTION DE NOOTKA RATIFICA LA POSESION BRITANICA EN LAS FALKLAND

Comprendiendo que la lucha por ahogar el movimiento emancipador norteamericano no tenía destino, Gran Bretaña suscribió la paz con su antigua vasalla,

que le garantizara al menos una aliada leal y relaciones comerciales halagadoras (1781).

Zanjadas las dificultades por este lado, quedó con las manos libres para negociar en el continente un arreglo menos ominoso.

La paz de Versailles, 1783, no obstante, la obligó a devolver Minorca a España, y Santa Lucía, Tobago, Gorée, San Pedro, Miquelón y Senegal a Francia.

Pero, quien hubiera pensado que las garras del león se encontraban romadas, se iba a llevar menuda sorpresa.

Menospreciando la singular experiencia del incidente ocurrido en las Falkland dos décadas antes, en abril de 1789 un oficial español desalojó a unos ingleses que se habían instalado en Nootka, en la costa noroeste de América del Norte, entre lo que hoy es el Canadá y la isla Vancouver.

Trabada la nueva disputa, el 24 de julio de 1790 la corona española debió otra vez bajar la guardia.

El 20 de agosto Jorge III extendió los plenos poderes a su consejero Alleyne Fitz-Herbert para suscribir con el representante hispano el acuerdo destinado a superar el incidente.

El 26 de octubre, Carlos III despachó a su vez las cartas credenciales de don Joseph Moñino, conde de Floridablanca, primer secretario de Estado y de su despacho.

Dos días más tarde, los Plenipotenciarios firmaban en San Lorenzo el Real la convención respectiva.

Por el acuerdo no sólo se restituyó a los súbditos británicos sus antiguas posesiones en Nootka e islotes adyacentes, sino que además se consultó "una justa reparación según la naturaleza del caso por todo acto de violencia o de hostilidad que hubiera podido ser cometido desde dicho mes de abril de 1789 por los súbditos de una de las dos Partes Contratantes contra los súbditos de la otra".

Se garantizaba también a los ingleses la libertad de navegación y pesca "en el océano Pacífico o en los mares del sur, sea desembarcando en las costas que bordean estos mares en lugares no ocupados anteriormente, con el objeto de ejercer ahí su comercio con los naturales del país, o para formar ahí establecimientos".

A los ingleses les estaría vedado ejercer comercio ilícito con los españoles, para lo cual deberían abstenerse de navegar o pescar dentro de las diez leguas marítimas de dichas costas ya ocupadas por la península, con excepción de la región de Nootka, materia del litigio.

Finalmente, para evitar nuevos incidentes, se proscribía a los ingleses formar establecimiento alguno al sur de las costas tanto orientales como occidentales de la América meridional e islas adyacentes ya ocupadas por España. No obstante, conservarían la facultad de desembarcar en ellas para pescar y construir ahí cabañas y otras obras provisorias para dichos fines.

Por un artículo secreto se acordó y decretó que la última prohibición sólo regiría mientras súbditos de otras potencias no formaran establecimientos en la región señalada (14).

El convenio de marras no tenía atinencia a la cuestión de las Falkland sometidas al *statu quo* de 22 de enero de 1771 y a la declaración británica de 22 de mayo de 1774 que proclamaba urbi et orbi su soberanía sobre el archipiélago.

Quedaba pendiente el no menos áspero asunto de las indemnizaciones a los afectados.

Tras un nuevo forcejeo, el 28 de mayo de 1792, España autorizó como última oferta cancelarles la cantidad de doscientos diez mil pesos fuertes.

El 13 de febrero del año siguiente, el Factor de los gremios de Madrid entregó la suma indicada en Londres al comisario de S.M.B. y representante de los interesados.

Para cubrirse de ataques similares a los que había recibido durante el caso de las Falkland, Lord Grenville exigió que la gestión se formalizara mediante un nuevo convenio destinado a ser aprobado por el Parlamento.

El 11 de enero de 1794 el embajador inglés en Madrid firmó con el primer secretario de Estado las instrucciones destinadas a materializar la restitución de Nootka.

(14) Ver en Anexo Nº 1 todas las piezas documentales de este incidente.

"Yo N.N. —debía declarar el representante de España— en nombre y de orden de Su Majestad Católica por estas Presentes restituyo a N.N. los Edificios y Distritos de terreno situados sobre la costa del Norueste del Continente de la América Septentrional o en las islas adyacentes a este continente de las cuales los súbditos de Su Majestad Británica fueron desposeídos hacia el mes de abril de mil setecientos ochenta y nueve por un Oficial Español".

La contradeclaración inglesa debía expresar:

"Yo N.N. en nombre y de orden de Su Majestad Británica por estas Presentes declaro que los Edificios y Distritos de terreno situados sobre la costa del Norueste del Continente de la América Septentrional, o en las islas adyacentes a este continente de los cuales los súbditos de Su Majestad Británica fueron desposeídos hacia el mes de abril de mil setecientos ochenta y nueve por un Oficial Español, me han sido restituidos por N.N., cuya restitución declaro plena y satisfactoria".

Las instrucciones contemplaban además:

"Entonces, el Oficial Británico hará enarbolar la bandera británica sobre el terreno así restituido en señal de posesión".

"Además —finalizaba el acuerdo— han convenido Sus dichas Majestades en que los súbditos de ambas naciones tendrán la libertad de frecuentar en las ocasiones que les convenga el referido Puerto, y de construir allí edificios temporales para su acomodo durante su residencia en dichas ocasiones. Pero que ni la una ni la otra de las Dos Partes hará en el dicho Puerto establecimiento alguno permanente, o reclamará allí derecho alguno de soberanía, o de dominio territorial, con exclusión de la otra".

En otras palabras, la Corte de Madrid debió compartir soberanía con Inglaterra en el sector amagado.

Oportunamente veremos cómo, meses más tarde, el 12 de mayo de 1794, vería luz pública en Londres la edición británica del mapa de Sudamérica, elaborado por el célebre geógrafo francés Mr. D'Anville, en el cual las Falkland aparecen como auténtico dominio inglés, de gran valor geopolítico.

SEGUNDA PARTE

FRUSTRADA EXPERIENCIA ARGENTINA EN LAS FALKLAND

CREACION DEL VIRREINATO DE BUENOS AIRES. EL REINO DE CHILE

Mientras tenían lugar en el extremo austral los incidentes que acabamos de narrar, España debió hacer frente a una más grave disputa con la colonia portuguesa del Brasil por el predominio en el Río de La Plata.

Por aquellos años, la gobernación de Buenos Aires no pasaba de ser un mero corredor por donde discurrían las diferentes expediciones que la Península enviaba al extremo austral americano.

Pocos navegantes se aventuraban a usar la ruta del estrecho de Magallanes o del cabo de Hornos.

Con el fin de neutralizar la cada día mayor influencia que ejercía la gobernación de Río de Janeiro, elevada por esos mismos días a la categoría de virreinato, la Corona española acordó a su vez reforzar la de Buenos Aires otorgándole idéntica jerarquía y anexándole además las provincias de Paraguay, Tucumán Potosí, Santa Cruz de la Sierra, Charcas y las ciudades de Mendoza y San Juan del Pico, estas dos últimas dependientes de la gobernación de Chile (Real Cédula dada en San Ildefonso, el 1º de agosto de 1776).

Para formarse una idea de la conformación territorial del nuevo virreinato, permítasenos una breve digresión sobre los antecedentes que lo gestaron.

Prácticamente concluida la conquista del ubérrimo imperio de los Incas el 26 de julio de 1529, en ausencia de Carlos V su esposa la reina despachó en Toledo una capitulación que materializaba la colonización del Perú: "Primeramente doy licencia y facultad a vos el dicho capitán Francisco Pizarro para que por nos y en

nuestro nombre de la Corona real de Castilla, y podáis continuar el dicho descubrimiento, conquista y población de la dicha provincia del Perú, fasta ducientas leguas de tierra, por la misma costa, las cuales dichas ducientas leguas comienzan desde el pueblo que en lengua de indios se dice Tenumpuela, e después le llamásteis Santiago, hasta llegar al pueblo de Chincha que puede haber las dichas ducientas leguas de costa poco más o menos" (15).

La expresión "poco más o menos" que contienen éste y los siguientes documentos obedece al desconocimiento que se tenía de la configuración geográfica americana.

Ya pacificado todo el imperio, Carlos V extendió en Toledo el 4 de mayo de 1534 una nueva merced:

"Pues vos habiedes descubierto e pacificado, a costa e trabajo de vuestra persona —le expresa a Pizarro—, adelante de Chincha de lo que entraba en vuestra gobernación, hasta sesenta o setenta leguas, que son los caciques de Coli e Chipi" "por vos facer merced queremos y es nuestra voluntad de vos alargar los límites de la dicha gobernación en la tierra de los dichos caciques nombrados Coli e Chipi, con que no exceda de setenta leguas de luengo de costa" (16).

Según cálculos de la época, Tenumpuela se encontraba ubicado en los 1° 20' latitud norte, a la altura de la actual ciudad de Quito, en Ecuador.

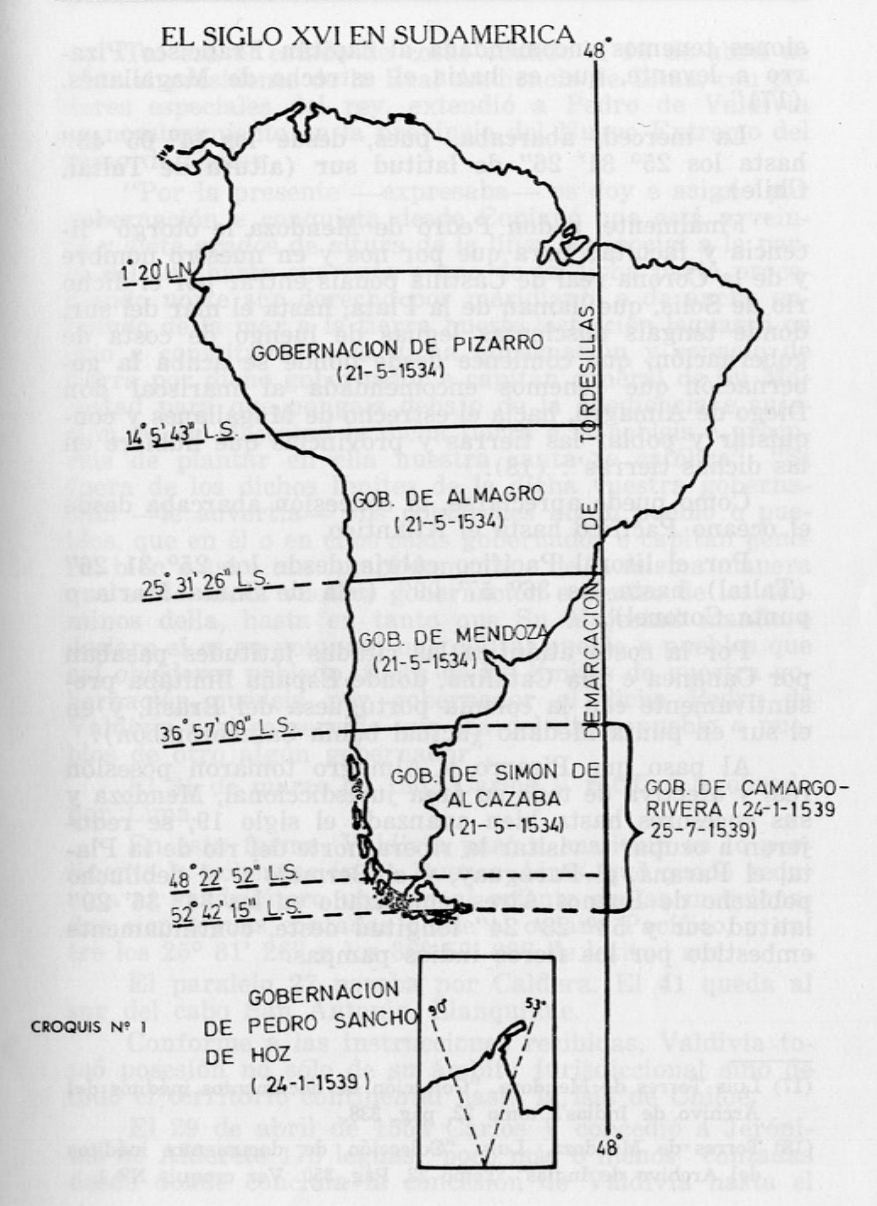
Las 270 leguas (de a 17½ por grado geográfico) alcanzaba hasta los 14° 05' 43" de latitud sur, en las inmediaciones de Ica.

Días más tarde, el 21 de mayo de 1534 Carlos V extendió dos nuevas concesiones.

A don Diego de Almagro le asignó 200 leguas contadas desde donde "se acaban los límites de la gobernación que por la dicha capitulación y por nuestras provi-

(15) Prescott. "Historia de la conquista del Perú", Apéndice Nº 7.

(16) Antonio de Herrera. "Historia General de Indias", década 5, libro 6, cap. 13.



siones tenemos encomendada al capitán Francisco Pizarro a levante, que es hacia el estrecho de Magallanes. (17)".

La merced, abarcaba, pues, desde los 14º 05' 43" hasta los 25º 31' 26" de latitud sur (altura de Taltal, Chile).

Finalmente, a don Pedro de Mendoza le otorgó "licencia y facultad para que por nos y en nuestro nombre y de la Corona real de Castilla podáis entrar por el dicho río de Solis, que llaman de la Plata, hasta el mar del sur, donde tengais doscientas leguas de luengo de costa de gobernación, que comience desde donde se acaba la gobernación que tenemos encomendada al mariscal don Diego de Almagro, hacia el estrecho de Magallanes y conquistar y poblar las tierras y provincias que hubiere en las dichas tierras". (18).

Como puede apreciarse, la concesión abarcaba desde el océano Pacífico hasta el Atlántico.

Por el litoral Pacífico cubría desde los 25º 31 26" (Taltal) hasta los 36º 57' 09" (isla de Santa María o punta Coronel).

Por la costa atlántica las citadas latitudes pasaban por Cananea e isla Catalina, donde España limitaba presuntivamente con la colonia portuguesa del Brasil, y en el sur en punta Médano (actual bahía Samborombón).

Al paso que Pizarro y Almagro tomaron posesión real y efectiva de toda su área jurisdiccional, Mendoza y sus sucesores hasta bien avanzado el siglo 19, se redujeron a ocupar y visitar la ribera norte del río de la Plata, el Paraná, el Paraguay, y el Bermejo y el debilucho poblacho de Buenos Aires, emplazado en los 34º 36' 29" latitud sur y 58º 23' 24" longitud oeste, continuamente embestido por los fieros indios pampas.

(17) Luis Torres de Mendoza, "Colección de documentos inéditos del Archivo de Indias", tomo 22, pág. 338.

(18) Torres de Mendoza, Luis. "Colección de documentos inéditos del Archivo de Indias". Tomo 22. Pág. 350. Ver croquis Nº 1.

Tal era el estado de cosas cuando el 18 de abril de 1548 el presidente de la Real Audiencia de Lima, con poderes especiales del rey, extendió a Pedro de Valdivia su nombramiento en la provincia del Nuevo Extremo del reino de Chile:

"Por la presente —expresaba— os doy e asigno por gobernación e conquista desde Copiapó que está a veinte y siete grados de altura de la línea equinocial a la parte del sur hasta cuarenta e uno de la dicha parte procediendo norte sur derecho por meridiano, e de ancho entrando de la mar a la tierra hueste leste cien leguas, i os crio e constituyo en la dicha gobernación y espacio de tierra por dicho gobernador e capitán general de Su Majestad para que pongais debajo de la obediencia e sujeción de Su Majestad la dicha tierra e la pobleis e procureis de plantar en ella nuestra santa fe católica". "Si fuera de los dichos límites de la dicha vuestra gobernación —le advertía— vos pobláredes algún pueblo o pueblos, que en él o en ellos seais gobernador e capitán general bien e así e tan cumplidamente e de la misma manera que en la dicha vuestra gobernación e dentro de los términos della, hasta en tanto que Su Majestad mande e declare si es su voluntad que del tal pueblo o pueblos que así obiéderes poblado, fuera de los límites de vuestra gobernación, quedeis por gobernador el dicho Pedro de Valdivia o si es servido que sea del dicho pueblo o pueblos de otro algún gobernador".

El 31 de marzo de 1552 Carlos V ratificó lo obrado por Lima.

En esta forma, Valdivia pasó a sustituir en lo pertinente la gobernación de Buenos Aires, que quedó reducida al cuadrilátero ubicado al oriente de las mencionadas cien leguas contadas desde el océano Pacífico, y entre los 25º 31' 26" y los 36º 57' 09" de latitud sur.

El paralelo 27 pasaba por Caldera. El 41 queda al sur del cabo San Antonio, Llanquihue.

Conforme a las instrucciones recibidas, Valdivia tomó posesión no sólo de su ámbito jurisdiccional sino de todo el territorio continental hasta la isla de Chiloé.

El 29 de abril de 1554 Carlos V concedió a Jerónimo de Alderete 170 leguas "poco más o menos" contadas desde donde concluía la concesión de Valdivia hasta el

LIMITES CHILE Y ARGENTINA

(Antes creación Virreynato de Buenos Aires)



CROQUIS Nº 2

estrecho "y en lo que toca a la tierra que está de la otra parte del dicho estrecho de Magallanes".

La nueva repartición terminaba en los 50º 43' de latitud sur.

El cabo Pilar, entrada occidental del estrecho, se encontraba en los 52º 43' de latitud, 14 leguas más al sur.

Como vimos, la expresión dubitativa "más o menos" empleada por la concesión real, tendía a cubrir el deficiente conocimiento geográfico de la época.

La franja de 100 leguas (5º 43' geográficos) contadas desde la costa del Pacífico caían a la altura del paralelo 27º a 25 leguas al oriente de la ciudad de Tucumán; en la latitud 27º 49' pasaba a seis leguas al oeste de la ciudad de Santiago del Estero; en los 31º 20' cortaba a 15 leguas al oeste de la ciudad de Córdova; en los 33º 28' pasaba a 19 leguas al este de la ciudad de San Luis; en los 40º pasaba por la mitad de la isla Choele Choel, en el río Negro, a 65 leguas del Atlántico; en los 41º pasaba a 22 leguas al oeste del golfo San Matías; en los 43º 40' atravesaba el río Chubut o Chupat a 29 leguas del Atlántico; en los 45º 50' penetraba en el golfo San Jorge; en los 47º 47' cruzaba el río Deseado a 17 leguas del Atlántico; en los 48º 36' penetraba definitivamente en el Atlántico (19).

Muerto Valdivia, el capitán don Pedro de Castillo por encargo de su sucesor don García Hurtado de Mendoza fundó allende los Andes, el 2 de marzo de 1561 la ciudad de Mendoza, así bautizada en homenaje al gobernador.

Como las condiciones sanitarias ambientales no eran las más indicadas para organizar un núcleo humano, el 28 de marzo de 1562 con instrucciones del nuevo gobernador de Chile Francisco de Villagra, el capitán

(19) Cálculo efectuado por don Francisco Vidal Gormaz, Director de la Oficina Hidrográfica de Chile. (Ver obra de Miguel Luis Amunátegui, "La cuestión de límites entre Chile y la república Argentina", Santiago de Chile, Imprenta Nacional, 1879, tomo I, pp. 45 y 228). Ver croquis Nº 2.

Juan Jufré la ubicó definitivamente en su actual emplazamiento, a dos tiros de arcabuz de su posición original.

Con el nombre de Ciudad de la Resurrección, el acta de erección le daba por límites "de norte a sur, por la banda del norte hasta el valle que se dice de Guanacache y por la comarca del dicho valle hacia el Bajo y por la banda del sur hasta el valle de Diamante, y por la banda del este hasta el cerro que está junto a la tierra de Cayocanta, e por la banda del Hueste hasta la cordillera nevada, los cuales dichos términos él señalaba e se señaló con mero e misto inferior, como dicho tiene, para agora e siempre jamás".

Como puede apreciarse, por el natural desconocimiento de la configuración geográfica del extremo austral sudamericano, la Corona dejó sin asignar a ninguna dependencia colonial la franja costera atlántica comprendida entre los 36º 57' 09" y los 48º 36' de latitud sur.

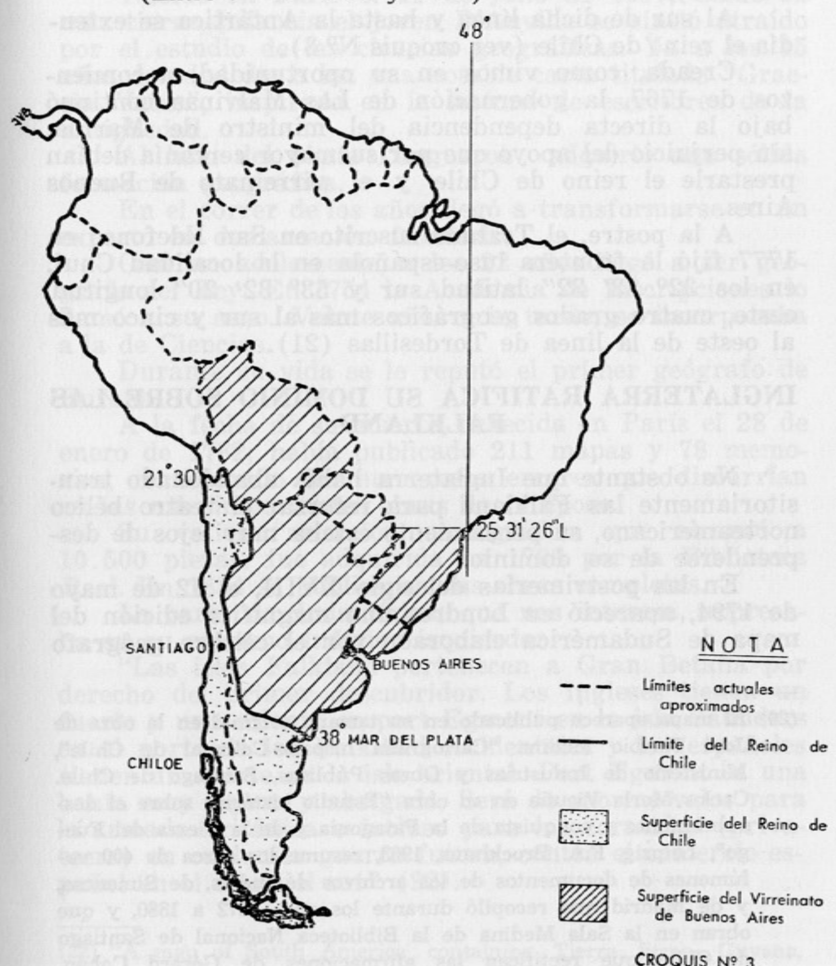
Aunque no viene al caso, recordemos de paso que con posterioridad, la Corona extendió el área territorial de Chile hasta el río Loa, en los 21º 30' de latitud sur, donde limitaba con el virreinato de Lima, y le segregó el Tucumán, que pasó a depender directamente de la Península.

Tal era el panorama existente a la fecha de la creación del virreinato de Buenos Aires.

Para un cabal entendimiento del área jurisdiccional de la nueva dependencia, el Rey entregó a su primer virrey, general don Pedro de Cevallos, el mapa de Sudamérica que por su encargo acababa de diseñar el geógrafo don Juan de la Cruz Cano y Olmedilla.

En dicha carta, modelo de acuciosidad y erudición, se distribuyó equitativamente entre Chile y Buenos Aires la zona atlántica que no había sido asignada a ninguna estructura administrativa hasta esa fecha.

En definitiva, la frontera austral del virreinato nacía en las cabeceras del río de Diamante, a la altura de la actual provincia chilena de Talca, en la cordillera de los Andes, remontaba el río Quinto, que servía de deslinde meridional de las provincias de Mendoza, Córdova y Buenos Aires, para llegar a la sierra del Volcán, inmediata a las misiones de Nuestra Señora del Pilar y de los



Desamparados, en los 38º de latitud austral, donde se encuentra hoy el balneario de Mar del Plata en el Atlántico (20).

Al sur de dicha línea y hasta la Antártica se extendía el reino de Chile (ver croquis Nº 3).

Creada, como vimos en su oportunidad, a comienzos de 1767, la gobernación de Las Malvinas continuó bajo la directa dependencia del ministro de Marina, sin perjuicio del apoyo que por su mayor cercanía debían prestarle el reino de Chile y el virreinato de Buenos Aires.

A la postre, el Tratado suscrito en San Ildefonso en 1777 fijó la frontera luso-española en la localidad Chuí, en los 32º 33′ 32″ latitud sur y 53º 32′ 20″ longitud oeste, cuatro grados geográficos más al sur y cinco más al oeste de la línea de Tordesillas (21).

INGLATERRA RATIFICA SU DOMINIO SOBRE LAS FALKLAND

No obstante que Inglaterra había abandonado transitoriamente las Falkland para reforzar el teatro bélico norteamericano, su pensamiento estaba muy lejos de desprenderse de su dominio.

En las postrimerías del siglo XVIII, el 12 de mayo de 1794, apareció en Londres una magnífica edición del mapa de Sudamérica elaborado por el célebre geógrafo

(20) El mapa aparece publicado en su tamaño original en la obra de José Toribio Medina "Cartografía hispano-Colonial de Chile", Ministerio de Industrias y Obras Públicas, Santiago de Chile. Carlos Morla Vicuña en su obra "Estudio histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego", Leipzig, F.A. Brockhaus, 1903, resume los cerca de 400 volúmenes de documentos de los archivos de Indias, de Simancas, y de Madrid que recopiló durante los años 1872 a 1880, y que obran en la Sala Medina de la Biblioteca Nacional de Santiago de Chile, que rectifican las afirmaciones de Gérard Cohen, Annuaire Francaise de Droit International, 1972, París, Francia, pp. 235 a 262.

(21) Oscar Espinosa Moraga. "El precio de la paz chileno-argentina", y "Presencia de Brasil".

francés Juan Bautista Bourguignon d'Anville "con los últimos descubrimientos" como anunciaba su autor.

Nacido en París el 11 de julio de 1697, desde su más tierna infancia el joven D'Anville se sintió atraído por el estudio de las ciencias geográficas. Ya a los 15 años de edad dio a luz una notable carta titulada "Graecia Vetus", inspirada en la lectura de escritores de la antigüedad.

Al lado del abate Longuerue adquirió una sólida formación geográfica.

En el correr de los años llegó a transformarse en un experto en demarcación fronteriza.

Casi un adolescente, a los 22 años llegó a ser geógrafo del Rey. En 1754 la Academia de Inscripciones lo llamó a su seno. Veinte años más tarde, se incorporaba a la de Ciencias.

Durante su vida se le reputó el primer geógrafo de Europa.

A la fecha de su muerte, acaecida en París el 28 de enero de 1782, había publicado 211 mapas y 78 memorias, rectificando los numerosos errores que discurrían en las más importantes obras de su época.

Su valiosa colección cartográfica que alcanzó a 10.500 piezas, fue adquirida en 1799 por la Biblioteca Real. En 1834 se publicaron sus obras completas.

La carta de Sudamérica, que nos interesa, expresaba en su extremo inferior izquierdo:

"Las islas Falkland pertenecen a Gran Betaña por derecho del primer descubridor. Los ingleses tienen un fuerte y una colonia en port Egmont en la isla Saunders en el norte de las Falkland occidentales y los españoles tienen un fuerte en la isla oriental. Port Egmont es una bahía muy segura y abrigada. Será de enorme valor para la armada británica e incluso para los corsarios (privateers) en cualquier guerra futura, contra el comercio español en el mar del sur" (22).

(22) "A map of South America containing Tierra firme, Guyana, New Granada, Amazonia, Brasil, Perú, Paraguay, Chaco, Tucuman, Chile and Patagonia from Mr. D'Anville with several improvements and additions and the newest discoveries. London. Published by Laurie and Wittle Nº 53 Fleet as the Act directs 12th may 1974".

Aunque con algunos errores en la delimitación de las colonias hispano-lusitanas, la carta revela la firme voluntad británica de dominar en las islas Falkland.

Tal era la situación a la fecha de la emancipación americana en 1810.

España no logró consolidar su dominio sobre las Falkland.

En definitiva, durante la lucha emancipadora las abandonó definitivamente.

Chile, su eventual sucesor, tampoco se preocupó por ocuparlas.

El archipiélago quedó, pues, definitivamente deshabitado.

CREACION DE LA GOBERNACION ARGENTINA EN LAS FALKLAND. SUS ERRORES. OBJECION BRITANICA.

Junto con el proceso independiente comenzaron a diseñarse las diferentes corrientes nacionales que darían vida a los nuevos Estados.

En 1811 nació una Junta en Asunción.

En 1820, el Brasil se anexó al Uruguay con el nombre de provincia Cisplatina.

Una guerra posterior determinó su independencia total con el nombre de República Oriental del Uruguay.

Distanciada física y socialmente de Buenos Aires, Charcas creyó llegado el momento de decidir sus destinos.

El 6 de agosto de 1825 nace la República de Bolívar (Bolivia).

Del antiguo Virreinato del Plata no quedaron más que las provincias mediterráneas, que arrastraban una existencia miserable desde que se habían desprendido del reino de Chile, y Buenos Aires, que, como vimos, sólo alcanzaba por el sur hasta el paralelo 38º.

Cerradas las puertas por el norte, los gobernantes porteños posaron su mirada sobre los vastos territorios australes chilenos.

El 6 de noviembre de 1820, la fragata "Heroína" al mando del comandante Daniel Jewitt partía con instrucciones de tomar posesión del puerto Soledad, abandonado por los españoles durante la lucha emancipadora.

Allí encontró una cincuentena de buques de todas las nacionalidades dedicadas a la caza de anfibios.

Tres años más tarde, en 1823, Pablo Areguati recibía los despachos de gobernador del archipiélago.

Simultáneamente, se acordaron en favor de Jorge Pacheco y Luis Vernet concesiones de pesca y tierras en dichas islas.

El 5 y 8 de enero de 1828 se entregó a Vernet la propiedad de algunas islas y la concesión por 20 años de puerto Soledad, con la condición de instalar colonias agrícolas.

Hombre de empresa, Vernet reclutó familias en Estados Unidos y Europa, instalándose con su joven esposa, nacida en Buenos Aires, en la naciente colonia.

A la postre, sus actividades se centraron a aprovechar la rica fauna marina.

Para eliminar la competencia de los cazadores de ballenas que infestaban la región, el flamante colono solicitó al Gobierno la designación de Comandante Político y Militar.

El 10 de junio de 1829 se cursó el nombramiento.

"Cuando por la gloriosa revolución del 25 de mayo de 1810 —declaraba el decreto respectivo ya en franco plan expansionista— se separaron estas provincias de la dominación de la metrópoli, España tenía una posesión material de las islas Malvinas y de todas las demás que rodean el cabo de Hornos, incluso la que se conoce bajo la denominación de Tierra del Fuego, hallándose justificada aquella posesión por el derecho del primer ocupante, por el consentimiento de las principales potencias marítimas de Europa y por la adyacencia de estas islas al continente que formaba el virreinato de Buenos Aires, de cuyo Gobierno dependían. Habiendo entrado el Gobierno de la República en la sucesión de los derechos que tenía sobre estas provincias la antigua metrópoli, de que gozaban sus virreyes, ha seguido ejerciendo actos de dominio en dichas islas, sus fuertes y costas, a pesar de

que las circunstancias no han permitido hasta ahora dar a aquella parte del territorio de la República la atención y cuidado que su importancia exige" (23).

Como se recordará, el virreinato de Buenos Aires sólo alcanzaba por el sur hasta lo que hoy es el balneario de Mar del Plata, en 38º de latitud austral, donde limitaba con el reino de Chile que se proyectaba hasta la Antártica.

La isla oriental o Malvina dependía directamente del ministerio de Marina, sin perjuicio del apoyo que por su cercanía debía brindarle Buenos Aires o Chile.

Aunque distraído por asuntos más graves, el Foreign Office reaccionó de inmediato.

Del abandono momentáneo a la entrega de las islas había un largo trecho.

El decreto de marras discurría sobre el falso presupuesto de que las Falkland se encontraban incorporadas al virreinato de Buenos Aires.

En su oportunidad vimos que tanto el 20 de febrero de 1770 como el 22 de mayo de 1774 Gran Bretaña había dado claras pruebas de sus intenciones de ocupar las islas con ánimo de señor y dueño.

España había ejercido una precaria ocupación en puerto Soledad a través de gobernadores designados directamente por el ministerio de Marina.

A mayor abundamiento, ni las bulas Inter Caetera ni el Tratado de Tordesillas obligaban en absoluto al Imperio Británico.

Discurriendo sobre esta base, el 19 de noviembre de 1829 el Encargado de Negocios de SMB. en Buenos Aires, Woodbine Parish, formuló enérgica reclamación:

"El infrascrito ha recibido órdenes de su gobierno para hacer presente a S.E. que al expedir este Decreto, la República Argentina se ha arrogado una autoridad incompatible con los derechos de soberanía de S.M.B. sobre las islas Malvinas.

(23) "El Araucano", 9 de agosto de 1833; ver Oscar Espinosa Moraga, "El precio de la paz chileno-argentina", tomo I. pág. 55 y ss., que se rectifica en lo pertinente.

"Estos derechos fundados en el primer descubrimiento y subsiguiente ocupación de dichas islas fueron sancionados por la restauración del establecimiento británico por S.M.C. en el año 1771, el que había sido atacado y ocupado por una fuerza española el año anterior, cuyo acto de violencia suscitó acaloradas discusiones entre los gobiernos de ambos países.

"El retiro de las fuerzas de S.M. en el año 1774 no puede considerarse como una renuncia de los justos derechos de S.M. Aquella medida tuvo lugar a consecuencia del sistema económico adoptado en aquel tiempo por el Gobierno de S.M.B., pero se dejaron vestigios de propiedad y posesión. A la salida de allí del gobernador quedó enarbolada la bandera inglesa, y se observaron todas las formalidades que indicaban el derecho de propiedad, así como la intención de volver a ocupar el territorio en tiempo más conveniente".

"El infrascrito, pues, en ejecución de las instrucciones de su gobierno, protesta formalmente en nombre de S.M.B. contra las pretensiones manifestadas por el gobierno de Buenos Aires en su decreto de 10 de junio".

Creyendo soslayar la cuestión que comenzaba a tomar cuerpo mediante tácticas dilatorias, la novel Cancillería argentina se limitó a acusarle recibo representándole que la nota se estaba considerando "con particular atención".

INCIDENTE CON ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA

Un hecho asaz fortuito vino en auxilio de Inglaterra. Con el nombramiento obtenido, Vernet inició una tenaz persecución contra los balleneros.

En la batida cayeron tres embarcaciones norteamericanas, la "Breakwater", la "Harriet" y la "Superior" que se encontraban cargando focas en puerto Salvador al NE de Soledad (mes de agosto de 1831).

Durante la travesía a la gobernación, la primera logró emprender la fuga en pos de su puerto de origen, Connecticut.

Gobernaba los Estados Unidos Andrew Jackson, quien no se caracterizó precisamente por su mansedumbre.

No bien se impuso de lo sucedido impartió terminantes instrucciones a su Legación en Buenos Aires. Simultáneamente ordenó que la armada le prestara el apoyo que fuere necesario.

La flota atlántica al ancla en Río de Janeiro dispuso que la fragata "Lexington" al mando de Silas Duncan se desplegara a toda máquina al teatro austral.

Comentando lo sucedido el "Boston Columbian Centinel" adelantó: "En cuanto a los derechos de jurisdicción que se ha arrogado el Gobierno de Buenos Aires, nuestro Gobierno declaró que no serían reconocidos".

En el intertanto, luego de dejar en libertad la "Superior", previo convenio escrito, Vernet se embarcó con su familia a bordo de la "Harriet" para entablar el correspondiente juicio decomiso ante los tribunales del país.

En Soledad quedaron unos cuantos pescadores.

El 20 de noviembre llegaron a Buenos Aires.

La Legación norteamericana en el Plata se encontraba acéfala por fallecimiento de Mr. Forbes, su titular, acaecido el 14 de junio de ese año.

Asumiendo la representación de su país, el 22 de noviembre el Cónsul General George W. Slacum presentó una enérgica reclamación negando a la Argentina jurisdicción sobre los mares australes.

Una semana más tarde, el 30, la "Lexington" echaba anclas frente a Buenos Aires.

De inmediato, Duncan dirigió una nota a Slacum participándole su propósito de pasar a las Malvinas "para protección de los ciudadanos y comercio de los Estados Unidos".

Días después pidió se le entregara a Vernet, "culpable de piratería y de robo", "para ser juzgado".

El 3 de diciembre, el Cónsul transcribió al Gobierno argentino los petitorios para su cumplimiento.

Como no obtuviera respuesta, el día 6 remitió una nueva nota advirtiendo que la nave postergaría su viaje hasta la mañana del 9 en espera de un pronunciamiento y de la devolución del barco y carga apresados.

Pese a las protestas argentinas, la "Lexington" imperturbable siguió viaje a su destino.

El 28 arribó a Soledad.

Duncan bajó a tierra, desmanteló las modestas instalaciones levantadas por Vernet, apresó a sus 6 hombres, y emprendió el regreso.

El 21 de febrero de 1832 arribó a Montevideo para incorporarse a su escuadra.

Siete días antes, el 14, el Gobierno de Buenos Aires había cancelado el exequatur de Slacum.

Resuelto a cortar de raíz el incidente, Washington despachó un enviado Extraordinario con instrucciones precisas para obtener total reparación.

En medio de un clima que respiraba olor a pólvora, el 8 de junio atracó a Buenos Aires la fragata "Peacock", con el nuevo representante, Mr. Francis Baylies.

El 15 presentó credenciales.

El 20 abrió fuego.

Sin detenerse en eufemismos, reclamó contra Vernet, tachó de inamistosa la suspensión del Cónsul y desconoció los derechos argentinos sobre los mares australes e islas Malvinas.

Como no obtuviera respuesta, con majadera insistencia volvió a la carga sucesivamente el 26 de junio y el 10 de julio.

En la última de ellas acompañó un voluminoso memorial histórico-jurídico.

"El infraescrito —expresa— no ha descubierto por los conocimientos que tiene que nación alguna haya tomado posesión formal de la Tierra del Fuego e islas adyacentes e intentado poner establecimiento alguno dentro de su territorio u ocupándolos de cualquier modo".

Luego de aludir a la ocupación de Byron, Mac Bride y Bougainville, recuerda:

"A consecuencia de reclamaciones hechas por la España, el rey de Francia cedió todos sus derechos a aquellas islas a favor de S.M.C. Si es correcta la doctrina adoptada por España de que la Francia no tenía ni un viso de título, la cesión era nula".

Tocante a la reserva de su eventual derecho de dominio que formuló España cuando restituyó las Falkland a Inglaterra, destaca:

"Esta reserva era nula por cuanto no podía pretenderla por primer descubrimiento, ni primera ocupación o posesión, y ni aún la sombra de un nombre. La devolución del puerto Egmont y la denegación del acto por el que

fue temporalmente despojado de él, después de discusiones, negaciones y un convenio solemne, dio a la Gran Bretaña un título más fuerte y más estable, pues que era un reconocimiento por parte de España de su validez".

Una cuarta nota firmada el 6 de agosto contempla un verdadero ultimátum.

Acorralado, al Gobierno argentino no le quedó otro camino que aferrarse a expedientes dilatorios.

En hábil voltereta se transformó inesperadamente de ofensor a ofendido.

El 8 de agosto dirigió directamente al Departamento de Estado una nota inhabilitando a Bayle por haberse puesto decididamente de parte de Slacum, pasando por encima de la legislación nacional atinente al caso.

Dos días después, Vernet entregaba un extenso informe, recapitulando los pretendidos títulos argentinos.

"El territorio de la República —sintetiza — es el virreinato, en el que se incluían las islas Malvinas, y se extiende al sur hasta el cabo más meridional de esta América, que es el de Hornos".

Si bien a su juicio el convenio al 22 de enero de 1771 había establecido un *statu quo,* mientras se discutía la cuestión de soberanía siguiendo a Pitt, concluye que el abandono posterior de las islas en 1774 había obedecido a un acuerdo secreto con España.

"Podemos, pues, sentar como indudable que en 1774, a virtud de un convenio, concluyeron todos los derechos que Inglaterra pudiera haber tenido a las Malvinas, y pasaron por justo título a los reyes de España ("El Araucano", de Santiago de Chile, Nº 146, de 28 de junio de 1833)".

La especie tomó cuerpo en la Cancillería argentina, hasta que Paul Groussac la descartó definitivamente un siglo más tarde (24).

Creyendo contar con una carta de triunfo, el Gabinete de Buenos Aires procedió a contestar a Baylies el 14, centrando el debate en el bombardeo de las Malvinas:

(24) Paul Groussac, Director Biblioteca Nacional de Buenos Aires. "Les Iles Malouines". Buenos Aires, 1910.

"Tal conducta no se habría ejercido con naciones respetables como la Inglaterra y la Francia; ella sólo puede haber tenido lugar por un abuso innoble del poderoso contra el débil".

Baylies devolvió el uniforme de Vernet el 18 del mismo mes, manifestando que carecía de poderes para dar reparaciones de ninguna especie.

Y poniendo fin al debate, solicitó sus pasaportes.

Luego de una tempestuosa entrevista con el Canciller, el día 27, se alejó definitivamente del país.

GRAN BRETAÑA REIVINDICA LAS FALKLAND. FIN DE LA FUGAZ PRESENCIA ARGENTINA EN EL ARCHIPIELAGO.

Arruinadas sus instalaciones, Vernet no volvió a reasumir su cargo. La triste experiencia agotó sus últimos recursos.

Empecinado en sacar adelante sus planes expansionistas, el 10 de septiembre de 1832 el Gobierno argentino designó al sargento mayor José Francisco Mestivier comandante interino de las Malvinas, con la misión de instalar una colonia penal.

A bordo de la fragata "Sarandi", comandada por José María Pinedo, el nuevo gobernador llegó el 10 de octubre a su destino.

Pero estaba escrito que los proyectos hegemónicos no llegarían a cristalizar en la realidad.

El clima hostil, ausencia de recursos, escasa rentabilidad de la empresa, influyeron en dosis no despreciable para que el contingente se amotinara y diera buena cuenta de su Jefe, dando al traste con los planes colonizadores.

A todo esto, ¿cuál había sido la suerte corrida con la demanda británica?

Consecuente con su política dilatoria, la Cancillería argentina postergó *sine die* las satisfacciones exigidas por Woodbine Parish a fines de 1829.

El debate sucitado con Estados Unidos llevó al Foreign Office al convencimiento de que Buenos Aires deseaba a todo trance apoderarse de las islas.

Descartado el medio diplomático, no quedaba, pues, otro camino que recuperarlas por la vía del hecho.

Debidamente instruida, la flota británica que operaba en el Atlántico destacó a la corbeta "Clio" para que reivindicara las Falkland, abandonadas transitoriamente sesenta años antes para reforzar el teatro bélico norteamericano.

Cuando el 1º de enero de 1833 arribaron a puerto Soledad, los ingleses encontraron a Pinedo persiguiendo a los últimos sobrevivientes del motín que había dado cuenta del gobernador.

El comandante le notificó que ocupaba las islas a nombre de su Majestad Británica y que disponía de 24 horas para desalojarlas.

El 3 tomó posesión del archipiélago.

El 5 el "Sarandi" regresó a Buenos Aires a donde llegó el 15.

Creyendo poder sacar algún partido del americanismo en boga, el 23 el Gobierno argentino denunció a las repúblicas del continente el "atentado" de que había sido objeto.

Excepción hecha de Bolivia, nadie se dejó seducir por el canto de sirena...

ECOS DEL INCIDENTE ARGENTINO-NORTEAMERICANO EN CHILE. LOS ERRORES DE ANDRES BELLO.

La lucha emancipadora y las ideas americanistas predicadas por Francisco de Miranda y Bolívar habían prendido con fuerza inesperada en el elemento intelectual chileno.

En medio de esta caldo de cultivo propicio, el incidente de la "Lexington" apareció como un brutal atentado a la independencia continental.

Obnubilado por el histerismo dominante, y sin parar mientes en el *statu quo* de 22 de enero de 1771, la declaración de 22 de mayo de 1774 y el hecho de que las regiones al sur del río de Diamante (la Pampa, Patagonia, Tierra del Fuego, e islas adyacentes) pertenecían en verdad a Chile y no a la Argentina, Andrés Bello afirmaba desde las columnas de "El Araucano" el 9 de agosto de 1833:

"Creemos no aventurar mucho nuestro juicio, diciendo que no ha aparecido en América ningún documento diplomático, que por el vigor del raciocinio y la copia de noticias históricas pueda ponerse en parangón con el informe del comandante Vernet. Lo alegado por Baylies agrega —con énfasis— contra el derecho de propiedad de la República Argentina nos parece también satisfactoriamente rebatido en el informe".

A mayor abundamiento, entre el 4 de enero y el 9 de agosto de ese año, publicó en el mencionado periódico todas las piezas del debate diplomático.

Séanos permitido recordar en su descargo, que el sabio caraqueño era un cerebro esponja dotado de una extraordinaria capacidad de absorción de toda la rosa del conocimiento humano, pero incapaz de concordarlos con la realidad. Políticamente, carecía de sagacidad, astucia, intuición y penetración sicológica para adentrarse por los complicados vericuetos del pensamiento iberoamericano. Por imperativo de su estructura mental genuinamente jurídica y americanista, su chilenidad fue más formal y literaria que real. Venezolano al fin, no podía exigírsele más de lo que dio: un barniz de cultura europea a un pueblo sociológicamente incapaz de sobrellevar las exigencias impuestas por el avanzado desarrollo cerebral de los pueblos del viejo continente. Haberle exigido se erigiera en un auténtico Oficial Mayor de Relaciones Exteriores del corte de Cifuentes, Guillermo Blest Gana o Ibáñez, habría sido una quimera.

GRAN BRETAÑA RATIFICA SU SOBERANIA SOBRE LAS FALKLAND.

Consecuente con las instrucciones recibidas, el 24 de mayo de 1833, el representante argentino en Londres, Manuel Moreno, dirigió una nota al Foreign Office exigiendo reparaciones por la conducta del "Clio".

Semanas más tarde, el 17 de junio elevó un extenso memorial reproduciendo a su amaño antecedentes que justificaban a su juicio los títulos de su país al archipiélago, como legítimo sucesor de la Madre Patria.

Si hubiera dispuesto de más tiempo y serenidad, se habría percatado que el tema ya había sido analizado *in extensum* sesenta años antes por España y Gran Bretaña con los resultados conocidos.

El 8 de enero de 1834, Lord Palmerston se limitó a rechazar la protesta negando todo derecho argentino al sector.

"En el momento de la cuestión de 1771 —sintetizó—, se ha tratado siempre de las islas Falkland *in globo*, y que, por otra parte, no ha existido jamás una promesa formal de abandono".

En el hasta entonces deshabitado archipiélago, Gran Bretaña instaló una población íntimamente enraizada con la metrópoli.

El Gobierno de Buenos Aires no dándose por vencido volvió una vez más a la carga.

A las nuevas embestidas, Lord Aberdeen contestó escuetamente el 5 de marzo de 1842:

"El Gobierno británico no puede reconocer a las Provincias Unidas el derecho de alterar un acuerdo concluido, cuarenta años antes de la emancipación de éstas, entre la Gran Bretaña y España. En lo concerniente a su derecho de soberanía sobre las islas Malvinas o Falkland, la Gran Bretaña considera este arreglo como definitivo; en ejercicio de este derecho, acaba de ser inaugurado en esas islas un sistema permanente de colonización. El Gobierno de S.M.B. comunica esta medida al señor Moreno, al mismo tiempo que su determinación de no permitir ninguna infracción a los derechos incontestables de la Gran Bretaña sobre las islas Falkland".

Cerradas las puertas por el norte y perdidas las esperanzas de apoderarse de las Falkland, Argentina concentró sus miradas a los inmensos territorios patagónicos al sur del río Diamante-Mar del Plata, los cuales como vimos, pertenecían al antiguo reino de Chile.

EPILOGO DEL INCIDENTE DE LA "LEXINGTON"

A todo esto, radicado el debate argentino-norteamericano en Washington, sólo el 4 de diciembre de 1841 el Secretario de Estado Daniel Webster declaró que no tenía sentido mantener una controversia sobre el particular, mientras no se concluyera el litigio que el Gabinete de Buenos Aires sostenía con el Foreign Office sobre las islas Falkland.

Oportunamente veremos que Argentina volverá a la carga.

CHILE PROYECTA SU PRESENCIA EN EL CONO AUSTRAL SUDAMERICANO. ESTADOS UNIDOS Y GRAN BRETAÑA CIERRAN EL DEBATE EN TORNO A LAS FALKLAND.

Mientras se desarrollaban estos acontecimientos, la necesidad de proteger la naciente navegación a vapor que comenzaba a cobrar importancia, y, a la vez, evitar golpes de sorpresa sobre la parte del territorio nacional que no había sido ocupada aún, determinaron al Gobierno de Chile a fundar una colonia en pleno estrecho de Magallanes, el 21 de septiembre de 1843.

La medida no sólo beneficiaba al comercio internacional cada día más creciente, sino tendía a afianzar la soberanía chilena hasta los últimos confines del territorio nacional, expuesta a cualquier aventura imperialista.

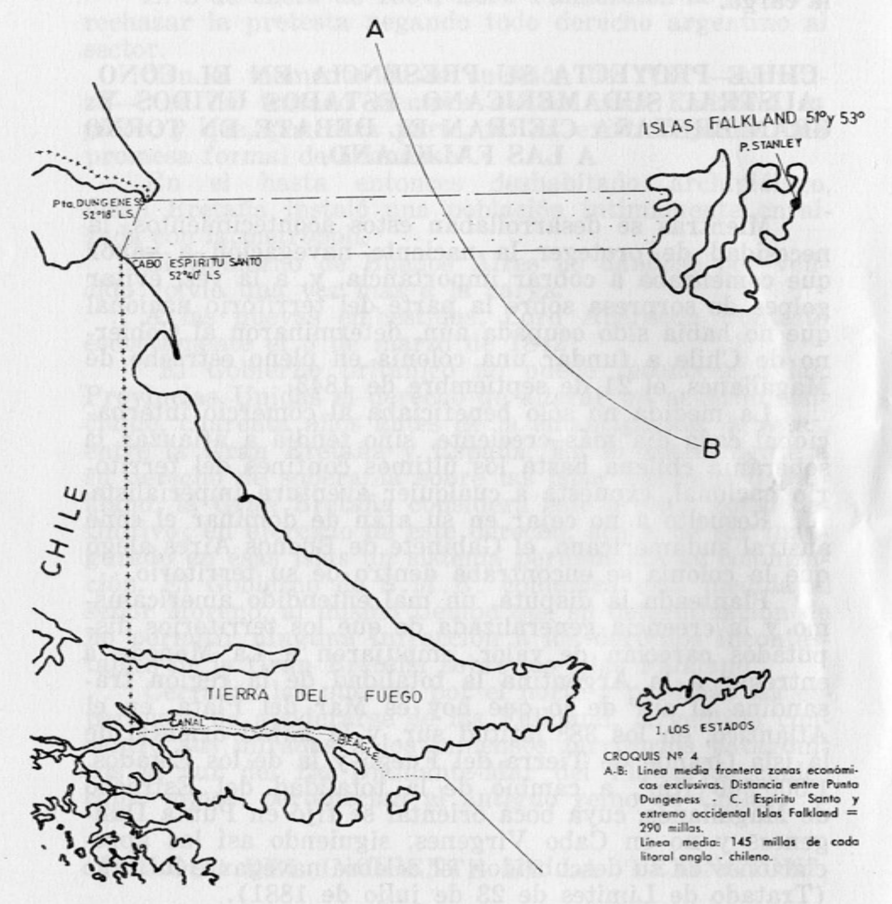
Resuelto a no cejar en su afán de dominar el cono austral sudamericano, el Gabinete de Buenos Aires alegó que la colonia se encontraba dentro de su territorio.

Planteada la disputa, un mal entendido americanismo y la creencia generalizada de que los territorios disputados carecían de valor, empujaron a La Moneda a entregar a la Argentina la totalidad de la región trasandina al sur de lo que hoy es Mar del Plata, en el Atlántico, en los 38º latitud sur, y la mitad oriental de la isla Grande de Tierra del Fuego y la de los Estados, 1.300.000 Km^2, a cambio de la totalidad del Estrecho de Magallanes, cuya boca oriental se fijó en Punta Dungeness y no en Cabo Vírgenes, siguiendo así las apreciaciones de su descubridor, el célebre navegante lusitano (Tratado de Límites de 23 de julio de 1881).

Influyó en esta decisión probablemente la dirección general de la costa entre dichos puntos, 037º—217º verdadero, casi perpendicular a la orientación de la entrada este del estrecho, y al hecho de no existir ribera opuesta en ese tramo.

BOCA ORIENTAL ESTRECHO DE MAGALLANES

ISLAS FALKLAND ZONA ECONOMICA
EXCLUSIVA MARITIMA ANGLO - CHILENA



CROQUIS Nº 4
A-B: Línea media frontera zonas económicas exclusivas. Distancia entre Punta Dungeness C. Espíritu Santo y extremo occidental Islas Falkland = 290 millas.
Línea media: 145 millas de cada litoral anglo - chileno.

Sobre dicha boca oriental (Dungeness-Espíritu Santo) se proyecta el mar jurisdiccional chileno de 145 millas hasta ensamblar con la línea media que lo separa del correspondiente de las islas Falkland británicas, de conformidad a las normas aprobadas por las N. U. sobre mares jurisdiccionales de países con costas frente a frente (ver croquis Nº 4).

Cumpliendo un sentido anhelo chileno, el acuerdo reconocía la libre navegación del estrecho para todas las banderas.

"En cuanto a las islas —afirmaba el artículo 3º del referido tratado— *pertenecerán a la República Argentina la isla de los Estados, los islotes próximamente inmediatos a ésta (Año Nuevo, Dampier y Alexander) y las demás islas que haya sobre el Atlántico al oriente de la Tierra del Fuego (sólo hay rocas) y las costas orientales de la Patagonia (Shag, Toba Rasa, Jabalí, Leones, y algunos islotes insignificantes)".*

En el debate diplomático jamás se mencionaron las Falkland, sometidas como vimos al *Modus vivendi* de 22 de enero de 1771.

Despejado el camino de todo escollo, Argentina volvió a la carga.

En enero de 1884 ordenó a su ministro en Washington pidiera la desaprobación del atentado del Capitán Duncan y una indemnización por el daño causado y compensación a los herederos de Vernet.

No tuvo respuesta.

Resuelto a poner fin al asunto, en diciembre de ese año en su primer mensaje el Presidente Cleveland expresó:

"En vista de la amplia justificación que han merecido los actos de la "Lexington" y del estado de abandono de las islas, antes como después de la ocupación pretextada por los colonos argentinos, este Gobierno (de los Estados Unidos) considera la reclamación como totalmente desprovista de base".

Cerradas las puertas por este lado, pretendió, años más tarde (1887) que la Casa Blanca declarara que la ocupación de las Falkland violaba la Doctrina Monroe, creada precisamente para garantizar la independencia americana de cualquier tentativa imperialista europea.

La jugada no tuvo mejor resultado que las anteriores.

La respuesta expresó escuetamente que no compartía tal criterio, pues Gran Bretaña alegaba tener títulos a la citada posesión.

Por su parte, el marqués de Salisbury puso fin al debate manifestando que estimaba cerrada la discusión.

ARGENTINA AGITA LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES

Era necesario esperar algún acontecimiento espectacular que brindara a la Argentina la ocasión de tratar en un gran escenario la cuestión de las Falkland.

La Segunda Guerra Mundial puso de relieve que no era una quimera que el Nuevo Mundo cayera bajo los planes imperialistas de las grandes potencias.

El 3 de octubre de 1939 la reunión consultiva de ministros de relaciones exteriores americanos, realizada en Panamá, junto con ratificar su posición de neutrales en el conflicto que tomaba cuerpo en Europa, acordaron "como medida de protección continental" "conservar libre de todo acto hostil por parte de cualquier nación beligerante no americana aquellas aguas adyacentes al continente americano que ellas consideran como de primordial interés y directa utilidad para sus relaciones", "excepto las aguas territoriales del Canadá y de las colonias y posesiones indiscutibles de países europeos".

Sobre la marcha, la delegación Argentina declaró "que dentro de las aguas adyacentes al continente sudamericano, en la extensión territorial de costas correspondientes a la República Argentina en la zona que se delimita como libre de todo acto hostil, no reconoce la existencia de colonias o posesiones de países europeos, y, agrega, que especialmente reserva y mantiene intactos los legítimos títulos y derechos de la República Argentina a islas como las Malvinas, así como a cualquiera otras tierras argentinas que resultaren ubicadas dentro o más allá de la línea".

Creyendo el campo propicio, al año siguiente, quitándose la careta, declaró resueltamente en la Segunda Reunión de consulta en La Habana que las Malvinas (Falkland) eran argentinas.

Nacida de los escombros de la Segunda Guerra Mundial, la Organización de las Naciones Unidas proporcionaría el ambiente adecuado para plantear sus inquietudes hegemónicas.

Según su carta constitutiva suscrita en la ciudad de San Francisco de California el 26 de junio de 1945, la organización tenía por misión mantener la paz y seguridad internacional, sobre el principio de igualdad soberana de todos sus miembros.

El caos administrativo derivado de una guerra que había deshecho el mapa de Europa y Asia, obligó a consultar capítulos especiales para regular la situación de los territorios no autónomos y de administración fiduciaria (capítulos XI y XII).

Respecto de los primeros, el artículo 73 expresaba que "los miembros de las Naciones Unidas que tengan o asuman la responsabilidad de administrar territorios cuyos pueblos no hayan alcanzado todavía la plenitud del gobierno propio, reconocen el principio de que los intereses de los habitantes de esos territorios están por encima de todo, aceptan como un encargo sagrado la obligación de promover en todo lo posible, dentro del sistema de paz y de seguridad internacionales establecidos por esta Carta, el bienestar de los habitantes de esos territorios".

Se consultaba, además, respetar la cultura de dichos pueblos "y su protección contra todo abuso", "a desarrollar el gobierno propio, a tener debidamente en cuenta las aspiraciones políticas de los pueblos", "a promover medidas constructivas de desarrollo, estimular la investigación y cooperar unos con otros".

El régimen de administración fiduciaria bajo la autoridad de la Organización de las Naciones Unidas se aplicaría, en cambio, a los territorios "actualmente bajo mandato", a los que "como resultado de la segunda guerra mundial, fueren segregados de Estados enemigos", y "los voluntariamente colocados bajo este régimen por los Estados responsables de su administración".

Un acuerdo posterior determinaría su clasificación y condiciones de administración.

En dicha ocasión, Gran Bretaña ubicó a las Falkland entre los territorios dependientes.

Sin pérdida de tiempo, en una de sus primeras actuaciones, en 1947, Argentina objetó la medida ante la Comisión de Fideicomisos alegando sus pretendidos derechos al archipiélago.

LA REACCION DE GRAN BRETAÑA. LA ABSTENCION BRASILEÑA

La reacción británica no se hizo esperar.

Aprovechando la oportunidad que le proporcionaba la organización de la Novena Conferencia Interamericana de Cancilleres, en la última sesión de la Comisión de iniciativas, 14 de abril de 1947, la embajada en Bogotá logró hacer distribuir un documento con "las observaciones sobre la posesión de las islas Falkland y sobre la posesión de las dependencias antárticas", cuyos derechos "nacen de 1771".

Sobre la marcha, Argentina contraatacó calificando el memorándum como "material lesivo de la soberanía de América", atribuyéndose el carácter de sucesora de España en las islas.

Sin pronunciarse sobre el fondo del problema la Conferencia se limitó a crear una "Comisión Americana de Territorios Dependientes" para "estudiar la situación de las colonias, las posesiones y los territorios ocupados que existan en América" "con el objeto de buscar los métodos pacíficos para la abolición tanto del coloniaje como de la ocupación de territorios americanos por países extracontinentales" (Resolución Nº XXXIII de 1948).

La integrarían Honduras, Salvador, Haití y Guatemala.

Para no herir susceptibilidades, se "tomó nota también de una declaración de la representación de la república Argentina en relación con las islas Malvinas, Georgias del Sur, islas Sandwich del Sur, y la Antártica argentina", "sin que la Comisión se responsabilice con su contenido ya que no ha considerado comprendido dentro de su misión el juzgar y pronunciarse respecto al fondo de estas cuestiones".

Itamaray fue más lejos, aún:

"La delegación del Brasil —expresó— juzga que no le es lícito adherirse a la declaración sobre "colonias europeas en América". "Una conferencia internacional —agregó en forma terminante— no es el foro apropiado para debatir una cuestión que afecta intereses de países extracontinentales".

A su juicio, "las posesiones europeas en América" deben resolverse "por medio de negociaciones directas o por los medios pacíficos de solución de controversias".

A la postre, el 9 de julio de 1949, la Comisión consideró como territorios ocupados a Bélice, Malvinas, Georgias del Sur y Zona Americana de la Antártica".

Tocante al nudo del problema "acordó considerar la situación de tales territorios solamente en su aspecto de controversia entre países americanos y extracontinentales y a solicitud expresa de la parte interesada".

Luego de tomar conocimiento de lo informado, la X Conferencia Interamericana realizada en Caracas en 1954 declaró:

"Es voluntad de los pueblos de América que sea eliminado definitivamente el coloniaje mantenido contra el sentir de los pueblos e igualmente la ocupación de territorios, expresar la simpatía de las repúblicas americanas por la legítima aspiración de los pueblos sometidos, de alcanzar su soberanía; proclamar la solidaridad de aquéllas con las justas reclamaciones de los pueblos de América en relación con los territorios ocupados por países extracontinentales; reiterar la fe en los métodos de solución pacífica y repudiar el uso de la fuerza para mantener aquellas situaciones".

Problemas prioritarios derivados de la postguerra postergaron *sine die* la solución del problema.

Sólo el 16 de diciembre de 1960, la Asamblea General de las Naciones Unidas recordó la necesidad de acelerar el "proceso de independencia de los territorios no autónomos" (Resolución Nº 1514 (XV).

Como por la vía jurídica no se estaba logrando el objetivo soñado, en 1964 el piloto argentino Miguel Fitzgerald se apoderó en Río Gallegos de una avioneta y voló a las Falkland con la intención de efectuar una ocupación simbólica. Una vez en ella izó el pabellón albiceleste, para sensibilizar el restablecimiento de la soberanía en aquellas latitudes.

El incidente tendía a simbolizar el anhelo del pueblo platense de reivindicar lo que creía suyo, y así contra-

rrestar la no menos sentida aspiración de los habitantes del archipiélago por conservar su nacionalidad británica.

Como el gabinete en Londres había anunciado su decisión de otorgar a las Falkland su independencia, para evitar una eventual incorporación de las mismas a la organización de Estados Americanos, como tantos otros nuevos estados, el 9 de octubre de 1964 la Casa Rosada solicitó una conferencia interamericana extraordinaria para estudiar la "admisión de nuevos miembros a la organización".

Realizada en Washington, entre los días 16 y 18 de diciembre, la asamblea acordó postergar la incorporación de futuras entidades políticas "cuyo territorio esté sujeto total o parcialmente a litigio o reclamación entre un país extracontinental y uno de la OEA".

La medida no pasaba de tener un mero efecto romántico.

La supervivencia de los Estados no depende precisamente de su afiliación a organismos regionales.

Empero, el evento sirvió de pretexto para que Argentina volviera a reiterar su pretendida calidad de "única sucesora de los derechos de España al archipiélago".

FRUSTRADA INICIACION DE CONVERSACIONES ARGENTINO - BRITANICAS

Creyendo contar con una carta de triunfo, el 20 de septiembre de 1965 el Gabinete de Buenos Aires invitó formalmente al Foreign Office a iniciar conversaciones.

La respuesta fue breve y terminante.

Se aceptaba la sugerencia, pero, en el entendido de que debía excluirse de las deliberaciones toda alusión a cuestiones de soberanía.

Sin darse por vencido, con el ánimo de encajonar las negociaciones por la ruta deseada, el Gobierno rioplatense volvió a golpear las puertas de las Naciones Unidas.

Asiéndose de la resolución 1514, planteó la necesidad de poner fin a la presencia británica en las islas.

Impuestos de la maniobra, los habitantes del Archipiélago se movilizaron con la celeridad del rayo.

Organizados en Comité, dieron a conocer *urbi et orbe* su irrevocable decisión de continuar siendo británicos.

El 16 de noviembre de ese año, la Asamblea General se limitó a reconocer la existencia de una disputa entre Argentina y el Reino Unido "acerca de la soberanía" sobre las islas Falkland, invitándolos a iniciar negociaciones "a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo debidamente en cuenta las disposiciones y los objetivos de la Carta de las Naciones Unidas y de la resolución 1514 (XV), así como los intereses de la población de las islas Falkland (resolución 2065 (XX)".

El 25 de julio de 1966 se iniciaron al fin las conversaciones.

Pero, estaba escrito que Argentina no lograría su propósito.

Impuesto de lo que sucedía, el parlamento británico promovió un áspero debate.

Sin embargo, las cosas no pasaron más adelante.

Nada aconsejaba ahondar la crisis. El eventual aprovechamiento de las aguas del Paraná, la delimitación del río de La Plata y la no menos áspera disputa sobre las islas del canal Beagle, que le había enajenado la buena voluntad de Brasil, Uruguay y Chile, amén de la grave crisis institucional, aconsejaron a los gobernantes de la Casa Rosada esperar una coyuntura más favorable.

La reunión de la asamblea general de las Naciones Unidas y la visita del príncipe Felipe, marido de la reina Isabel II, le brindaron a poco andar la ocasión en bandeja.

El 28 de setiembre de ese año un grupo de 18 jóvenes, entre los cuales figuraba una periodista, miembros del "Movimiento Nueva Argentina" "El Cóndor", de corte ultranacionalista, se apoderaron de un avión DC 4 de la empresa Aerolíneas Argentinas con 48 pasajeros a bordo, entre los cuales figuraba el contraalmirante José M. Guzmán, gobernador de Tierra del Fuego, durante el crucero Comodoro Rivadavia a Río Gallegos. Obligaron al piloto a desviarse a las Falkland, aterrizando en Port Stanley casi sin combustible. Su intención era tomar posesión simbólica de las islas. Al aterrizar rebautizaron la capital con el nombre de "Riveros", aquel bandido que se había sublevado y asesinado al gobernador argentino de las Malvinas en 1832, y que por ignorancia habían elegido como símbolo de resistencia contra el "invasor" inglés.

Al día siguiente llegaba a Buenos Aires el príncipe Felipe, en medio de una asonada popular que pedía su cabeza.

A todo esto, luego de estar dos días a bordo, la muchachada se rindió, medio muerta de hambre, ante un representante de la iglesia católica.

Era el momento esperado. El Presidente Juan Carlos Onganía, quien acababa de desplazar a su colega Lanusse, expresó con mal disimulada satisfacción: "El reconocimiento de nuestra soberanía sobre las islas Malvinas y la restitución del territorio que nos pertenece es una empresa en la que está comprometida la Revolución Argentina. Los actos de fuerza para defenderla se ejecutan fundamentalmente a través de las Fuerzas Armadas. En consecuencia —agregó intentando adoptar un tono adusto—, en mi carácter de Presidente de la nación, comunico que los responsables de los hechos, y sus instigadores serán sometidos a la justicia para que proceda con todo el rigor de la ley".

En esos mismos instantes, el canciller Nicanor Costa Méndez daba cuenta en el seno de la Asamblea de las Naciones Unidas de "que las autoridades pertinentes se ocuparán del asunto de conformidad con la ley", lo "que constituye —agregó— una prueba positiva de la determinación con la cual el Gobierno argentino ratifica los derechos sobre las islas Malvinas".

Al día siguiente expresó a la prensa de Nueva York: "La recuperación de las islas Malvinas actualmente bajo dominio británico constituye la primera prioridad para el Gobierno del Presidente Juan Carlos Onganía".

A la postre, el transporte argentino "Bahía Buen Suceso" viajó a Port Stanley. En el límite de las 3 millas de aguas territoriales, un barco inglés le hizo entrega de los aventureros, dándose por concluido el festivo incidente.

A todo esto, consecuente con lo acordado en las convenciones de Ginebra de 1958, el 29 de diciembre de 1966 Argentina publicó la ley Nº 17094 proclamando la soberanía sobre el "mar adyacente a su territorio hasta una distancia de 200 millas marinas, medida desde la línea

de las más bajas mareas, salvo en los casos de los golfos San Matías, Nuevo y San Jorge, en que se medirán desde la línea que une los cabos que forman su boca".

El artículo 2º incluía "al lecho del mar y al subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a su territorio hasta una profundidad de 200 metros o más allá de este límite hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas".

Dichas disposiciones no tenían aplicación al sector vecino a las Falkland.

El artículo 12 de la Convención de Ginebra prescribía que "cuando las costas de dos Estados se hallen situadas frente a frente o sean adyacentes, ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo mutuo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media determinada de forma tal que todos sus puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura de mar territorial de cada uno de esos Estados. No obstante, la disposición de este párrafo no será aplicable cuando, por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma. La línea de demarcación de los mares territoriales entre dos Estados cuyas costas estén situadas frente a frente o sean adyacentes, será marcada en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por los Estados ribereños".

Ahora bien, las Falkland se encuentran alrededor de 300 millas de la costa patagónica y fueguina argentina. Su punto más cercano se encuentra a 194 millas del vértice nororiental de la isla de los Estados.

En consecuencia, la aludida ley Nº 17094 no tenía aplicación en la zona frente al archipiélago británico, mientras no se resolviera la cuestión de soberanía planteada por la Casa Rosada.

A esta altura, como toda región sin explotar integralmente, las Falkland constituían un mal negocio, que si no producía pérdidas, tampoco daba buenos dividendos, y sí muchos dolores de cabeza.

De espíritu práctico, el gobierno laborista de Harold Wilson llegó a pensar seriamente si no sería una buena

inversión ceder su soberanía dentro de un acuerdo plenamente satisfactorio para el país y los habitantes del archipiélago, quienes podrían trasladarse a la metrópoli en pingües condiciones.

Enfatizando la médula de la cuestión, el Ministro de Relaciones Michael Stewart expresó el 26 de marzo de 1968 en la cámara de los comunes: "Si los habitantes de las islas no consideraran satisfactorio un eventual acuerdo, no lo aceptaríamos".

La noticia provocó una verdadera estampida periodística.

Fue tal el clamor popular que el 20 de setiembre el Foreign Office se vio obligado a declarar "claramente que la soberanía no será trasladada contra los deseos de los isleños".

Meses después, y una vez concluida la visita de la reina Isabel II a Chile, diciembre de 1968, lord Chalfont, ministro para asuntos latinoamericanos, se trasladó a las Falkland para sondear el pensamiento dominante. La respuesta no se hizo esperar. Los kelpers deseaban irreductiblemente seguir ingleses.

Tal era el ambiente psicológico que presidiría los acontecimientos por venir.

Así las cosas, las dos primeras ruedas de conversaciones realizadas en julio de 1970 en Londres y en junio del año siguiente en Buenos Aires apenas dieron origen a un relativo acceso de argentinos a las Falkland. El Gobierno de Buenos Aires otorgó toda clase de facilidades para radicar isleños en el continente. A partir de este instante se inician vuelos semanales a cargo de la Línea Aérea del Estado, LADE (Declaración conjunta de 1º de julio de 1971).

Tanta generosidad no podía menos que sorprender a los que desde hacía una centuria venían soportando una presión sostenida para apoderarse del archipiélago.

De espíritu pragmático, los kelpers, así llamados los habitantes de las islas, aprovecharon los beneficios acordados. Pero se mantuvieron férreamente resueltos a seguir siendo británicos. El lema "Keep the Falkland British" pasó a erigirse en el grito de batalla.

Una tercera ronda realizada en 1972 en pleno teatro de guerra, Port Stanley, no logró superar la impasse ante la tenaz negativa de los isleños y Gobierno británico a tratar siquiera la cuestión de soberanía.

Creyendo obtener mejores dividendos si arrastraba el asunto a un nivel más sensible, Argentina denunció al año siguiente en la Asamblea General de las Naciones Unidas el fracaso de las conversaciones.

Consecuente con el espíritu y letra de su Carta constitutiva, la Asamblea se limitó a expresar su preocupación por la falta de progreso en las negociaciones (Resolución Nº 3160 (XXVIII) de 16 de diciembre de 1973).

Soslayando el tema neurálgico, al año siguiente el Gobierno de Londres se limitó a suscribir con la Casa Rosada un acuerdo sobre transporte de mercaderías y combustibles.

TERCERA PARTE

GRAN BRETAÑA PROCLAMA SU SOBERANIA SOBRE LAS FALKLAND

EL INFORME DE SHACKLETON SOBRE LAS FALKLAND

Desesperada de no lograr quebrar la imperturbable flema británica, Argentina planteó ese año en el seno de la Asamblea General de las Naciones Unidas la necesidad de prohibir la utilización de los recursos naturales marinos de las Falkland hasta que se resolviera el problema de soberanía.

Como hemos visto, la tribuna escogida no era la más adecuada, dado que la organización no podía entrometerse en los asuntos internos de los Estados miembros.

Las cosas comienzan a complicarse.

El año 1975 se inicia con un incidente harto sugerente.

Al arribar a Port Stanley el buque turístico argentino "REGINA PRIMA" fue conminado a izar pabellón británico.

Como su comandante se negara a obedecer la orden, debió volver proa a su puerto de origen sin lograr su objetivo: desembarcar a los pretendidos turistas en las islas.

Entretanto, la crisis mundial del petróleo y la necesidad de buscar nuevas fuentes abastecedoras de alimentos movieron al Gobierno inglés a estudiar las posibilidades económicas del archipiélago.

Por uno de esos extraños designios de la Divina Providencia la persona escogida para cumplir esta misión, Lord Shackleton, era hijo del célebre explorador rescatado en la isla Elefante en la Antártica, por el piloto chileno Luis Pardo Villalón en 1916.

La noticia cayó como una bomba en el ambiente bonaerense, caldeado hasta la ebullición por la seria crisis interna derivada de la desastrosa gestión de Juan Domingo Perón, agravada por un armamentismo suicida.

El 17 de marzo de 1975 la cancillería expresó en comunicado a la prensa que "no reconocerá la titularidad ni el ejercicio de ningún derecho relativo a la exploración y explotación de minerales o hidrocarburos por parte de un gobierno extranjero" en la "plataforma continental argentina y en las proximidades de las islas Malvinas".

Meses más tarde, el 22 de octubre, declaró que la misión científica no sería bien recibida, pues, a su entender, violaba el principio de no innovar en los mismos instantes que se mantenían negociaciones tendientes a definir la situación de las islas.

Como quien oye llover, Shackleton realizó su cometido, a bordo del "ENDURANCE", navegando palmo a palmo el sector, durante el mes de diciembre.

En su informe, modelo de acuciosidad, dado a la publicidad un año después, confirma las apreciaciones del profesor Griffiths, de la Universidad de Birmingham, en torno a la riqueza de la plataforma submarina (25).

Piensa Shackleton que su exploración y explotación sólo podrá llevarse a cabo cuando ambos países, Gran Bretaña y Argentina, definieran por dónde debía pasar la línea divisoria de sus respectivos espacios marítimos.

Un asesor designado al efecto estaba revisando la legislación existente para acomodarla a las normas aprobadas en principio por la Tercera Conferencia del Mar.

"Según la Convención de 1958 sobre Plataforma Continental —recuerda— los derechos sobre el petróleo y demás minerales que se encuentran en alta mar, se extienden hasta la isobata de los 200 metros, y más lejos, hasta el límite de su explotabilidad, a excepción del oeste, donde los derechos se extenderían hasta una línea media entre las islas y la Argentina, siempre que no esté fuera de los límites mencionados". "Teóricamente sería necesario un acuerdo entre la Argentina y el Gobierno de las islas Falkland sobre el trazado de una línea media, aunque quizás se encuentren formas de cooperación que permitan eludir este punto que podría bloquear las negociaciones".

(25) "Economic Survey of the Falkland Islands". Chairman: The Rt. Hon. Lord Shackleton K.G.P.C. OBE presented to the secretary of State for Foreign and Commonwealth-Ltd. Crown Copyrigth July 1976. London.

A su juicio, el Gobierno Británico debía asumir un papel más dinámico en la administración y desarrollo económico del archipiélago.

El estudio tuvo el raro efecto de convencer a los más recalcitrantes.

Desde este instante, la suerte de las Falkland quedó sellada.

El 12 de enero de 1976 el Reino Unido calificó de "estéril" la disputa de soberanía.

LOS ERRORES DEL COMITE JURIDICO INTERAMERICANO

A todo esto, la Casa Rosada no había perdido el tiempo.

Persistiendo obstinadamente en su vieja idea de resolver la cuestión por la vía del cuadrillazo internacional, ya que no podía usar las vías de hecho a la que se había mostrado tan afecta con países débiles y pusilámines, se valió esta vez del Comité Jurídico Interamericano con sede en Río de Janeiro, aprovechando la feliz coyuntura de contar en su seno con el jurista argentino Jorge A. Aja Espil, ex subsecretario de relaciones exteriores del presidente Ongania.

No obstante las objeciones planteadas por uno de sus miembros, el Comité se dejó sorprender ingenuamente:

"La república Argentina —declaró el 16 de enero de 1976— tiene inobjetable derecho de soberanía sobre las islas Malvinas por lo que la cuestión fundamental a resolver es el procedimiento a seguir para el reintegro de su territorio".

Y constituyéndose en juez y parte del litigio, agregan:

"La misión Shackleton prohijada por el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, importa innovar unilateralmente y por ende contraviene las Resoluciones 2065 (XX) y 3160 (XXVIII) de las Naciones Unidas".

Sin un cabal estudio de los antecedentes del problema que pretendían dilucidar, sus autores partían del presupuesto errado de que las Falkland pertenecían al antiguo virreinato de Buenos Aires.

Si se hubieran tomado la molestia de consultar, entre otros documentos, el mapa de Cano y Olmedilla a que hemos hecho referencia al comienzo de este estudio, se habrían percatado de que la dependencia colonial sólo alcanzaba por el sur hasta lo que actualmente es el balneario del Mar del Plata, en los 38º de latitud Sur, donde limitaba con el reino de Chile.

Un examen más detenido los habría llevado a la conclusión de que el archipiélago estaba sujeto al *statu quo* de 1771.

En un vano intento de colocar las cosas en su lugar, apartándose sustancialmente de sus colegas, el jurista norteamericano Seymour J. Rubin, no sólo negó su voto afirmativo sino que sobre la marcha, el 27 de enero presentó una proposición para revisar el estatuto y reglamentos del Comité.

"La modificación propuesta —había de recordar el mismo Seymour el 1º de febrero de 1979— estipulaba que al desempeñar sus funciones el Comité no debía tomar decisiones en casos específicos de controversias entre gobiernos". "Durante los años transcurridos no he oído cosa alguna que me hiciera cambiar mi proposición de 1976 o los argumentos que la fundamentan".

Tocante a la declaración misma, Seymour es tajante:

"Según mi opinión va más allá de la competencia del Comité Jurídico, ya que implica aprobar juicios sobre materias controvertidas tanto de hecho como de derecho. Tales juicios corresponden a cortes o cuerpos arbitrales y no a instituciones jurídicas. El Comité Jurídico Interamericano tiene, según mi opinión, un considerable campo de acción para sus actividades; pero ese campo de acción está totalmente dentro del área de funciones jurídicas y no judiciales o arbitrales". "La complacencia del Comité Jurídico Interamericano para adoptar posiciones en casos específicos y controvertidos, en lugar de limitarse a la discusión de principios, pone en peligro el status del Comité e inevitablemente provoca dudas en cuanto a su papel en el Sistema Interamericano. Me parece que no tiene importancia, como se ha dicho, que una determinada controversia implique a dos repúblicas americanas o si implica una controversia entre una república americana y un Estado que se encuentra fuera del hemisferio. La dificultad fundamental no estriba en la geografía, o el hecho de que pertenezca o no a la Organización de Estados Americanos, sino en que el Comité Jurídico no tiene competencia para actuar como corte o tribunal arbitral. Cuando actúa así pone en tela de juicio los fundamentos de su status como cuerpo jurídico". "Según mi opinión, cualquier resolución o declaración u otro acto del Comité Jurídico Interamericano que implique una decisión judicial o arbitral es *ultra vires*" (26).

LA "BATALLA" DE LAS FALKLAND. GRAN BRETAÑA RATIFICA SU SOBERANIA SOBRE LAS 200 MILLAS DE MAR JURISDICCIONAL

Mientras la Casa Rosada se encontraba empeñada en esta guerra diplomática, Shackleton completaba sus exploraciones científicas, esta vez a bordo del buque oceanográfico bautizado con el nombre de su ilustre progenitor.

Concluidas las investigaciones, el 4 de febrero de 1976 enfiló proa a Port Stanley para reaprovisionarse de combustible y seguir viaje a Inglaterra.

Sorpresivamente, a las 9.30 horas fue interceptado por el destructor argentino "ALMIRANTE STORNI" en los 57º 14′ latitud sur y los 58º 00′ longitud oeste, a 87 millas al sur del cabo Pembroke, en aguas jurisdiccionales británicas.

(26) Suscribieron el acuerdo Reynaldo Galindo Pohe, Antonio Gómez Robledo, José Eduardo do Prado Kelly, Alberto Ruiz Eldredge, Jorge A. Aja Espil que no se recusó, José Caicedo Castilla y Américo Pablo Ricaldoni. Ver "Trabajos realizados por el Comité Jurídico Interamericano durante el período ordinario de sesiones celebrado del 15 de enero al 9 de febrero de 1979", págs. 58 a la 61.

Como el Comandante del "SHACKLETON" se negara a detener las máquinas y allanarse a una visita inspectiva, el "STORNI" procedió a efectuar tres tiros de advertencia a proa.

También a modo de advertencia, el inglés sugirió no usar la artillería, pues transportaba a bordo explosivos para fines científicos.

Se le ordenó, entonces, alterara rumbo y enfilara proa a Ushuaia para efectuar allí el registro respectivo.

El "SHACKLETON" continuó navegando imperturbable sin molestarse en contestar.

Enardecido, el "STORNI" efectuó otros dos disparos a los costados del buque oceanográfico, notificando que el próximo daría en el blanco.

Nuevo silencio...

Mientras se comunicaba con su Comandancia en Jefe el destructor escoltó al navío británico hasta 8 millas del cabo Pembroke.

La idea de ocupar el archipiélago *manu militare* era halagadora.

Empero, sopesando el pro y el contra, la base naval Comodoro Rivadavia ordenó al "Storni" regresar a la base.

A todo esto, el "Shackleton" arribó a Port Stanley a las 19.45 horas, sin novedad...

Momentos antes, el canciller argentino había entregado al encargado de negocios británico en Buenos Aires, John Shakespeare, una nota en la que expresaba "la más formal y enérgica protesta por estos hechos y sin perjuicio de continuar ejerciendo los derechos que le asisten, requiere al Gobierno británico que adopte las medidas para hacer efectivas la sanción de los responsables y evite la repetición de hechos similares".

En el comunicado de prensa, la Casa Rosada afirmaba:

"El Gobierno Nacional ha comprobado que el buque británico "Shackleton" ha venido realizando actividades de investigación científica, estudios geofísicos y geológicos, en la plataforma continental argentina sin que previamente se haya dado cumplimiento a los requisitos de la legislación nacional que regulan la materia de acuerdo con el derecho internacional. Ante estas actividades el destructor "Almirante Storni" de la Armada de la República Argentina, en la mañana de hoy intimó al buque británico que se detuviera para ejercer el derecho de inspección y visita, lo que fue desconocido por la nave británica que continuó su rumbo hacia Puerto Stanley y de esa forma incurrió en una nueva violación al derecho aplicable".

Y acusando una prudencia no común, continúa:

"A pesar de la actitud del comandante del buque británico, el "Almirante Storni" se ha abstenido del ejercicio extremo de la fuerza para evitar que la situación tomara mayor gravedad y pudiese poner en peligro la vida de los tripulantes del buque británico y la seguridad de la nave".

La respuesta fue tajante:

"El Gobierno de SMB —expresaba el comunicado de la Embajada en Buenos Aires del 9 de febrero— rechaza los reclamos argentinos en el sentido de ejercer jurisdicción marítima de ningún tipo sobre la zona en que ocurrieron estos hechos".

Y reforzando sus derechos soberanos a las aguas del sector amagado, contraataca:

"Pero debe señalarse que la acción del buque argentino habría sido ilegal respecto de un buque perteneciente a un gobierno, u otro tipo de buque, de otro Estado, aún cuando, a diferencia del presente caso, se hubiera encontrado dentro de las aguas territoriales y otras jurisdiccionales marítimas de la Argentina. El "Shackleton", en calidad de buque de propiedad del Estado, dedicado a fines no comerciales, tiene derecho a inmunidad de soberanía respecto de la jurisdicción de cualquier otro Estado, salvo aquél bajo cuya bandera navega, sean cuales fueren las aguas en que se encuentre".

La suspensión de las relaciones diplomáticas hizo comprender a la Casa Rosada que había errado el camino.

ARGENTINA BAJA LA GUARDIA

La opinión pública argentina comenzó a entender que la incorporación de las Falkland ofrecía dificultades insuperables.

La conciencia de la importancia geopolítica de las islas había prendido con fuerza inusitada en el pueblo inglés.

Por esos días, 2 de febrero de 1977, Antony Crossland ponía de relieve en la Cámara de los Comunes que la economía del archipiélago estaba muy lejos de estar estancada. Y en ningún caso podía sostenerse que constituyera una carga para el Reino Unido. Por el contrario, en contribuciones e inversiones aportaban más de lo que recibían por concepto de ayuda colonial.

Poniendo el dedo en la llaga, Penélope Tremayne denunciaba en un agudo análisis:

"El obstáculo más grande para el desarrollo de las islas es una casi total falta de comunicaciones con el resto del mundo" (27).

La prudencia elemental aconsejaba no hostilizar más de la cuenta al león inglés, para, a juego perdido, lograr un cogobierno que le permitiera meter baza en el control de los pasos australes y erigirse en tutor de la defensa del Atlántico sur.

Había que cambiar de estrategia.

El año 1977 aparece bajo mejores auspicios.

Cediendo a sugerencias argentinas, a su regreso de las Falkland, el canciller Ted Rowlands se detuvo en Buenos Aires los días 22 a 24 de febrero para reiniciar los contactos.

Dos meses después, el 26 de abril, se reanudaban las negociaciones, tan abruptamente interrumpidas.

En sendas rondas de conversaciones, 13 al 15 de julio, en Roma, y 13 al 15 de diciembre en Nueva York, se logró constituir dos grupos de trabajo. Mientras uno se abocaba al estudio de la cuestión de soberanía, el otro se concentraría a concretar un plan de cooperación económica.

(27) Penélope Tremayne, Las Islas Falkland, Royal United Services Institute and Brassey's Defense Year Book, 1977-1978, p. 156. Londres-Inglaterra, reproducido en la Revista de Seguridad Nacional Nº 12, Enero a Marzo de 1979, Santiago de Chile.

Las cosas parecían navegar viento en popa.

Y cuando la Casa Rosada comenzaba a paladear con fruición el triunfo final, un nuevo incidente vino a echar a pique la negociación.

Si bien Gran Bretaña no había incorporado a su legislación las nuevas disposiciones sobre mar jurisdiccional a que hiciéramos referencia en párrafo anterior, ello en ningún caso podía interpretarse como su reconocimiento de eventuales derechos de país alguno sobre las aguas que se extienden más allá de las tradicionales 3 millas que aún no había modificado.

Los primeros antecedentes proporcionados por Shackleton pusieron en alerta a las grandes potencias.

A fines de abril de 1978 trascendió la noticia de que la Unión Soviética se proponía obtener la autorización del gobierno británico para establecer una base para su flota pesquera en las Falkland.

Como el intercambio comercial con Argentina era mucho más beneficioso, el Gabinete de Londres no quiso alentar un eventual endurecimiento de relaciones y postergó la respuesta.

Por su lado, por esos mismos días, el Comité de Pesquería del Atlántico Sur, presidido por el diputado laborista James Johnston, que agrupaba a las organizaciones de pesca, agricultura y consumo, elevó al gobierno de Su Majestad una propuesta para abrir los vastos mercados del rubro del Atlántico Sur, y así robustecer la debilitada industria, luchar contra el desempleo y cubrir los mercados británicos.

Mientras se producían estos acontecimientos, en mayo unos pesqueros polacos que estaban operando al noreste de las Falkland fueron interceptados por buques de la Armada argentina y obligados a abandonar la zona.

No bien se impuso de lo sucedido, el Foreign Office formuló una enérgica protesta. Simultáneamente, impartió instrucciones para extender la soberanía marítima del archipiélago y sus dependencias de las 3 millas tradicionales a las 200 que contemplaban las nuevas orientaciones del derecho internacional.

En la Cámara de los Comunes, el Gobierno reiteró que la frontera marítima pasaba por la línea media entre el litoral argentino y el archipiélago.

En Buenos Aires la efervescencia alcanzaba el rojo vivo.

En el seno de la Junta de Gobierno, el Comandante en Jefe de la Armada, almirante Emilio Massera, propuso lisa y llanamente invadir el archipiélago y definir de un solo golpe el pleito sesquicentenario.

La idea era francamente halagadora.

Empero, a la postre predominó el sentido común: "La ocupación militar de las Malvinas por Argentina —había de explicar años más tarde el almirante Jorge Alberto Fraga, con aire premonitor de lo que acontecería poco después— no es un problema demasiado difícil. Pero no es ésa solamente la cuestión, sino las implicancias por un lado, y la respuesta británica por el otro" (28).

Como era de esperarlo, no bien se inició la tercera rueda de conversaciones en Lima, 15 de julio de 1978, Gran Bretaña planteó la definición prioritaria de las jurisdicciones marítimas a la luz de los acuerdos aprobados en principio en la Tercera Conferencia del Mar.

Rotas nuevamente las conversaciones, el 23 de agosto Argentina volvió a las andadas protestando en la Asamblea General de las Naciones Unidas ante la eventual del Reino Unido de promulgar su jurisdicción marítima sobre las 200 millas en torno a las Falkland.

"Semejante acto no tomaría en cuenta —expresó— el carácter litigioso que la comunidad internacional reconoció al estatuto de las islas".

Empero, informalmente, fuera de la reunión, se logró acuerdo para proseguir el diálogo.

No fue más fructífera que las anteriores la ronda realizada en Ginebra entre el 18 y 20 de diciembre.

En esta ocasión, apenas se logró un comienzo de entendimiento sobre cooperación para la investigación científica en las islas Georgias del Sur.

(28) Contraalmirante Jorge Alberto Fraga. "Las Islas Malvinas", Revista "Argentina ante el mundo", edición bilingüe (español-inglés) julio-agosto 1980. Buenos Aires. Argentina. Editorial Rosale. SRL.

En una quinta rueda que tuvo por sede Nueva York se logró restablecer los Embajadores (21 a 23 de marzo de 1979).

La medida se concretó el 16 de noviembre de 1979. Ese verano, alrededor de doscientos cincuenta turistas argentinos visitaron Port Stanley. A su regreso no fueron revisados por la aduana de su país para hacerse la ilusión de que se habían limitado a viajar por territorio nacional.

ARGENTINA INTENTA SEPARAR CHILE DE LAS FALKLAND

Esta misma manera de discurrir, rayana en lo psicopatológico, como se recordará, había impulsado a la Casa Rosada a calificar de material subversivo para la seguridad americana cualquier publicación de origen británico tendiente a clarificar la verdadera situación de las Falkland.

Se comprenderá entonces la irritación que causó en la delicada epidermis argentina la breve recalada en Port Stanley el 3 de marzo de 1980 de la motonave "World Discoverer" de regreso de un viaje por la Antártica chilena. Mayor escozor produjo la noticia de que en esa fugaz estancia empresarios chilenos tomaron valiosos contactos con las autoridades isleñas para reanudar un comercio que cien años antes iniciara bajo promisorios augurios el Gobernador de Magallanes, sargento mayor don Diego Dublé Almeyda.

A sólo 480 kilómetros del archipiélago, con una población pujante y aguerrida, Punta Arenas aparece como el centro de operaciones ideal de las dependencias británicas.

Mientras se desarrollaban estos acontecimientos, el 13 del mismo mes zarpaba de Punta Arenas el "Corcovado", pequeña motonave de apenas 376 toneladas construida en Yugoslavia en 1954 con rumbo a Puerto Darwin iniciando un activo contacto con la estancia ganadera "Goose Green", en la isla Occidental del archipiélago.

Su armador, el importador magallánico Nadimir Maslov, proyectaba cargar 3.600 ovinos en cada viaje

destinados a la Zona Franca. Faenados en los frigoríficos puntarenenses, serían exportados como carne envasada a Europa y Medio Oriente.

Esta primera operación, que cubriría 20.000 cabezas por un valor de medio millón de dólares, permitiría abrir insospechadas proyecciones a la región, cuyos frigoríficos pueden recibir hasta 250 mil ovinos de esta procedencia.

En compensación, Chile podría colocar en las islas alimentos, manufacturas, y otros rubros indispensables para romper el relativo aislamiento de los kelpers.

Días más tarde, el 26 de marzo, un avión de la Línea Aérea Tama cubrió en 3 horas la ruta Punta Arenas - Port Stanley, con miras a probar la bondad de un itinerario regular destinado a satisfacer las necesidades de los isleños.

En menos de dos semanas el empuje creador que hiciera grande al Chile del siglo XVI, puso de relieve que el aislamiento de las Falkland era un mito.

Este mismo espíritu de empresa derribaba el castillo de ilusiones que Argentina había edificado sobre el movedizo terreno de un expansionismo sin destino.

La reacción no se hizo esperar. Había que actuar sin demora.

La Casa Rosada formuló enérgica reclamación al Gabinete de Santiago representándole su molestia por lo que denominaba una traición a la hermandad continental sólidamente unida a su juicio en torno a la causa argentina en el asunto de las Falkland.

Como se recordará, ni las Naciones Unidas ni la Organización de Estados Americanos, ni mucho menos el Gobierno de Chile, habían manifestado adhesión alguna a la causa bonaerense. Simplemente se había manifestado el deseo muy natural de que la disputa anglo-platense se resolviera cuanto antes por la vía pacífica, teniendo siempre presente los intereses de los kelpers.

Curiosamente, hasta entonces la Casa Rosada se había limitado a distraer fuerzas organizando complots tras complots internacionales para de este modo obligar al Foreign Office a arriar bandera, menospreciando el saludable recurso de acudir aunque fuere unilateralmente a la Corte Internacional de Justicia de La Haya.

La Cancillería chilena se limitó a manifestar que las actividades privadas discurrían dentro del clima de libertad económica imperante en el país.

EL INTERES GEOPOLITICO ARGENTINO POR LAS FALKLAND

Ensayando una explicación del interés de su país por las islas, el almirante Jorge Alberto Fraga expresaba por esos mismos días:

"Entrando en el terreno estratégico —expresó en la revista "Argentina ante el Mundo" de julio-agosto de 1980—, y haciendo un poco de historia, recordemos que en 1748 el comodoro Anson atribuyó a las islas "prodigiosa importancia estratégica" y sugirió su ocupación como así la de la Patagonia". "La apertura del canal de Panamá quitó importancia a la ruta por el cabo de Hornos o el estrecho de Magallanes, pero hoy la posibilidad de su inutilización y el tamaño de buques, tantos mercantes como de guerra, puede volver a revitalizar estas rutas sureñas y entonces la excelente posición de las Malvinas volvería a realzar el valor estratégico de las islas. En lo que hace a nuestro país la ubicación de las Malvinas en el borde oriental de la plataforma continental y del mar argentino le confiere una importancia político-estratégica singular, tanto como posible base naval y aérea, de alerta temprana e interceptación como para el control de pesqueros y/o incursiones no autorizadas con fines de exploración o explotación de recursos naturales". "Su ubicación implica una posible amenaza mediante ataques aéreos o de proyectiles balísticos a puntos muy importantes tales como Río Gallegos, Comodoro Rivadavia, Aluar y Sierra Grande".

"Pero tal vez el aspecto más importante en la actualidad se refiere a las jurisdicciones marítimas y de ahí la pretensión de asignarle al archipiélago una Zona Económica Exclusiva de doscientas millas, lo cual complica aún más el problema de la soberanía. He aquí el quid de la cuestión, si unimos la ubicación de las Malvinas al elemento económico tan claramente expuesto por el informe Shackleton y a los conceptos actuales sobre jurisdicciones marítimas (Z.E.E.), salta a la vista que la posesión de las islas brinda al Reino Unido una mag-

nífica herramienta de negociación con la Argentina, que se traduce en los términos no sólo de soberanía, sino de colaboración y/o coparticipación en investigación y exploración económica del mar adyacente".

ARGENTINA ACENTUA EL CONTROL SOBRE EL ESTRECHO DE MAGALLANES. EL CASO DEL "MIÑO"

No se requería una vista zahorí para percatarse el destino que tendría cualquier iniciativa privada huérfana del respaldo naval disuasivo, frente a cualquier atropello del beligerante expansionismo argentino.

Desde este instante la Casa Rosada montó un estricto sistema de control del tráfico marítimo en la propia antesala de la boca oriental del estrecho de Magallanes, cuya libertad de navegación garantizaban tratados y acuerdos internacionales, con miras a dominar el extremo austral del continente sudamericano.

A la sombra de las nuevas orientaciones tendientes a estimular la marina mercante nacional, el buque pesquero de nacionalidad española "Miño" resolvió incorporarse a la Sociedad Naviera Interpesca y operar con pabellón chileno.

Premunido de la autorización otorgada el 1º de septiembre de 1980 por la Gobernación Marítima de Punta Arenas para pescar en alta mar, endilgó proa al Atlántico centrando sus faenas a 120 millas al sur de las Falkland y a más de 200 millas del litoral argentino.

El día 26 debió suspender sus actividades y regresar a Punta Arenas con el fin de cargar gas freón para sus bodegas refrigerantes.

Navegaba en demanda del estrecho de Magallanes cuando a las 12.10 horas fue intempestivamente interceptado por el destructor argentino "Rosales" a 14 millas al sur de las Falkland y a 180 millas del vértice nororiental de la isla de los Estados, en aguas jurisdiccionales británicas, en latitud 52º 29′ Sur y longitud 60º 36' Oeste, y llevado a puerto Deseado para ser sometido a proceso.

La captura del "Miño" no sólo afectaba al Gobierno de Chile por tratarse de un buque de su bandera, sino que también lesionaba la soberanía británica de la región.

Como se recordará, ya en 1975 y en 1978 el Foreign Office había rechazado en forma terminante la pretensión argentina de ejercer jurisdicción sobre las aguas que rodean a las islas Falkland.

En los precisos instante en que se había llevado a cabo el incidente que nos preocupa, Gran Bretaña estaba afinando la Ordenanza de Minería para compatibilizarla con las últimas conclusiones aprobadas en principio en la Tercera Conferencia del Mar de las Naciones Unidas.

Dichas normas estipulan que cuando las costas de dos estados como Argentina y Gran Bretaña (islas Falkland) se hallen frente a frente, ninguno tendrá derecho, salvo mutuo acuerdo en contrario, a extender su mar jurisdiccional más allá de una línea media determinada en forma tal que todos sus puntos sean equidistantes de sus respectivas costas.

Como en la zona donde había sido capturado el "Miño" existían 194 millas entre los litorales de uno y otro país, la frontera marítima debía pasar a 97 millas de la costa argentina.

El "Rosales", pues, había penetrado 83 millas de territorio británico...

El apresamiento del barco chileno constituía, en consecuencia, un clásico acto de piratería.

No opinaba así la Casa Rosada.

"El comando en jefe de la armada argentina —expresó un comunicado a la prensa ese mismo día— informa que el pesquero chileno "Miño", capturado en aguas jurisdiccionales argentinas, mientras efectuaba faenas de pesca en forma ilegal, está al mando del capitán chileno Manuel Durán Zúñiga y el técnico en pesca español Máximo Zanametico Pérez, y tiene una dotación de 26 tripulantes chilenos y 37 españoles. Su carga estaba compuesta de 450 toneladas de pescado y 135 toneladas de harina de pescado. Tenía previsto tocar Punta Arenas, una vez finalizada su operación de pesca, el 31 de octubre próximo, y había zarpado del mismo puerto el 23 de agosto pasado. La posición geográfica de pesca y captura mientras navegaba con redes de arrastre en aguas del Atlántico era latitud 52º 30′ Sur y longitud 60º 34′ Oeste" (29).

La acción cumplía tres objetivos geopolíticos simultáneos.

Por un lado, ponía de relieve el control que intentaba ejercer sobre el acceso a la boca oriental del estrecho de Magallanes, cuya libre navegación debía garantizar la República de Chile de acuerdo al Tratado de 1881.

Desde otro ángulo, formulaba una clara advertencia respecto al destino que tendría cualquier intento de unir comercialmente Punta Arenas con las Falkland.

Finalmente, destacaba sus pretendidos derechos sobre el archipiélago británico.

Ahora bien, como se recordará, la proclamación argentina de extender su soberanía sobre las 200 millas de mar adyacente a su territorio (Ley Nº 17.094) no cabía aplicarla a la zona frente al archipiélago de las Falkland, de soberanía británica.

A su turno, no obstante su decisión de proyectar su soberanía sobre idéntica zona marítima de 200 millas (asunto "Shackleton", 4 de febrero de 1976, y problema de los pesqueros polacos, mayo de 1978), el Reino Unido no había modificado aún su legislación, que consultaba todavía el antiguo concepto de las 3 millas de mar jurisdiccional.

Enfrentada a esta disyuntiva, la Cancillería chilena optó por formular reclamo por interferencia del libre tránsito en aguas internacionales.

En "Las Ultimas Noticias", de Santiago, Raúl Morales Alvarez, Premio Nacional de Periodismo de Chile, quien ha consagrado una larga vida al estudio de estos problemas internacionales, expresaba el 3 de septiembre:

El "Miño" fue apresado cuando navegaba a 13 millas al sur de las islas Falkland, esto es, en aguas jurisdiccionales británicas y no argentinas, importando muy poco en este aspecto que el Gobierno de la Casa Rosada ambicione extender su soberanía sobre los peñones del Atlántico Sur, mentados también Malvinas. Lo concreto es que esa anhelada soberanía no se establece todavía de

(29) Posteriormente, el 20 de octubre de 1980 la Embajada argentina en Santiago de Chile corrigió la longitud a 60º 24′ Oeste, vale decir a 18 millas de las Falkland y a 180 de la costa argentina. De paso agregó que el capitán Durán había "renunciado" a presentar descargos.

veras. Lo efectivo, entonces, de acuerdo a las leyes del Derecho Internacional, es que Argentina se ha hecho reo de un flagrante delito de simple piratería al realizar lo que hizo con el "Miño".

Haciendo oídos sordos, la Casa Rosada decomisó la carga y aplicó a los armadores de la nave una multa de 300 mil dólares.

La sentencia, junto con provocar severo daño a los empresarios chilenos, pretendía entregar a la Argentina el control irrestricto del cono austral sudamericano, para de este modo bloquear a las Falkland, y negociar en mejores condiciones su pleito con el Reino Unido.

En octubre, la Secretaría de Intereses Marítimos procedió a vender la carga decomisada a la firma Persuarsa S.A. con sede en Buenos Aires, que había ganado la licitación, en la suma de 782.925.000 pesos nacionales, alrededor de 391.463 dólares.

Empero, sólo el 15 de diciembre los tripulantes chilenos pudieron regresar a su patria.

Una semana más tarde, emprendían viaje a la suya los marineros españoles.

En la primera quincena de enero de 1981, el "Miño" levó anclas rumbo a Punta Arenas.

GRAN BRETAÑA PROCLAMA SU SOBERANIA SOBRE LAS ISLAS FALKLAND Y SU MAR JURISDICCIONAL

El silencio del Reino Unido frente al incidente del "Miño", y el hecho de que hasta ese instante no hubiera ampliado su mar jurisdiccional hasta las 200 millas de acuerdo a las normas de Ginebra y de la Tercera Conferencia del Mar de las Naciones Unidas, movieron a pensar a la Casa Rosada que habría llegado el momento de tomar posesión de los espacios marítimos del Archipiélago, como primera etapa a su ocupación definitiva.

De ser ciertas las afirmaciones de Shackleton, la zona contenía en su seno una reserva ictiológica y mineralógica de insospechada riqueza.

Su explotación no sólo proporcionaría el oxígeno necesario para resucitar su economía al borde del colapso, sino a la vez le entregaría en bandeja el control de la

navegación por el Atlántico sur y el acceso al estrecho de Magallanes, puntos de apoyo de sus sueños hegemónicos.

Pensarlo y hacerlo fue todo uno.

El jueves 6 de noviembre de 1980, la Sociedad estatal argentina Yacimientos Petrolíferos Fiscales, con oficina en Houston, Texas, publicó en el "International Herald Tribune" un llamado a propuestas para contratar trabajos de exploración, desarrollo y explotación de hidrocarburos en el área que denominó "Magallanes Este".

La apertura de las propuestas se llevaría a cabo en la casa matriz de la empresa, Sala General Belgrano, avenida Roque Sáenz Peña Nº 777, piso 13, de la ciudad de Buenos Aires, el 21 de abril de 1981.

Ubicada entre los 52º 09′ y los 52º 38′ de latitud sur y los 66º 41′ y los 64º 29′ de longitud oeste, el área de prospección cubría alrededor de 13.264 km².

En esa misma latitud, Chile proyecta su mar jurisdiccional de 145 millas, contadas desde su límite internacional con Argentina en Punta Dungeness-Cabo Espíritu Santo hasta ensamblar con la línea media que lo separa del correspondiente a las islas Falkland inglesas, conforme a las reglas del Derecho del Mar sobre países con costas frente a frente.

Ahora bien, el extremo occidental de la referida área se encuentra a 52 millas de Dungeness, y el oriental a 133 del Archipiélago.

En consecuencia, el llamado a licitación invadía resueltamente 93 millas del mar jurisdiccional chileno y 10 de su homónimo británico (30).

Del prudente silencio frente al caso del "Miño", que mayormente no podía quitarle el sueño, a tolerar una abierta penetración a su mar jurisdiccional, había un abismo.

La reacción no se hizo esperar.

Para formarse una visión definitiva de la situación, el vicecanciller Nicholas Ridley viajó a las islas para analizar con sus propios habitantes tres alternativas de solución.

(30) Ver anexo Nº 2.

La primera, consultaba una administración conjunta británico-argentina del archipiélago. La segunda fórmula diseñaba un plan de traspaso de soberanía a la Argentina, con la condición de continuar Gran Bretaña durante 20 ó 25 años al frente de las islas a título de mero arrendatario.

Finalmente, se sugería archivar definitivamente la disputa territorial.

Los habitantes se pronunciaron violentamente por el archivo definitivo.

El 10 de diciembre el Foreign Office presentó la correspondiente protesta al Gobierno de Buenos Aires.

El 15 de diciembre Lord Avebury preguntó al Gobierno de S.M. Británica en el Parlamento "si habían llegado a algún acuerdo con el Gobierno de Argentina sobre la demarcación del límite entre las zonas económicas exclusivas de las islas Falkland y Argentina, si están en conocimiento de que la Compañía Petrolera Estatal Argentina (YPF) publicó un aviso en el "Herald Tribune" del 6 de noviembre sobre propuestas", y "si notificarán a todos los posibles licitadores haciéndoles saber claramente que el Reino Unido no reconoce la soberanía argentina sobre este sector y que reservará sus derechos de tomar acción legal para el cobro de daños contra cualquier compañía que haga perforaciones allí".

La respuesta de Lord Carrington fue tajante:

"No se ha llegado —dijo en aquella ocasión— a ningún acuerdo entre el Gobierno del Reino Unido y de Argentina sobre la delimitación de la plataforma continental. En ausencia de un límite acordado, ninguna de las partes en opinión del Gobierno de S.M., estaría capacitada para ejercer derechos sobre la plataforma continental más allá de la línea media entre las islas Falkland y Argentina".

"Hemos protestado ante los argentinos por la propuesta de YPF —agregó— que efectivamente va más allá de la línea media. Continuaremos revisando la situación y tomaremos las acciones que sean necesarias para preservar nuestra posición legal. El Gobierno de S.M. estima que las compañías petroleras tendrán muy en cuenta lo anterior al considerar si presentan propuestas

para la prospección de petróleo en el sector Magallanes Este" (31).

El 19 de diciembre, el Foreign Office emitió un comunicado informando sobre la protesta e indicando que no había sido contestada.

Sobre la marcha, al día siguiente, la Cancillería de Buenos Aires se apresuró a replicar ratificando sus pretendidos derechos al archipiélago y anunciando que contestaría la nota británica "oportunamente y dentro de los plazos de estilo".

Los incidentes producidos y la sola idea de pasar a depender de la noche a la mañana de una nación extranjera movieron a los kelpers a exigir un pronunciamiento definitivo al Gabinete de Londres.

El jueves 8 de enero, el Consejo Legislativo del archipiélago por unanimidad solicitó al Gobierno Británico procediera a archivar de inmediato cualquier negociación que tendiera a traspasar la soberanía de las islas a la Argentina.

Esa misma tarde, Angel Plivieri López, Director General de la Antártica y Malvinas de la Cancillería de Buenos Aires, manifestó el desagrado del palacio de San Martín por la propuesta.

A la postre, la Casa Rosada optó por "ignorar" lo sucedido excusándose en que la actuación del Consejo Legislativo constituía un asunto interno de Gran Bretaña, pues Argentina no aceptaba negociar con los habitantes de las islas.

Aludiendo al tema, el "Buenos Aires Herald", diario liberal que se publica en inglés en la capital bonaerense, acotó que la sorpresiva petición de los kelpers otorgaba a la disputa bilateral un sabor trilateral.

Ese mismo día, el Foreign Office emitió un comunicado informando que Gran Bretaña sostendría una nueva ronda de conversaciones con Argentina.

Aprovechando la Tercera Conferencia del Mar que se reuniría en Nueva York a partir del 23 de febrero, aclaró:

"El consejo de las islas Falkland acordó efectuar nuevas conversaciones con la Argentina y expresó una

(31) Ver anexo Nº 2.

preferencia por archivar la controversia durante un período específico. Esta opción, así como otros aspectos, serán tratados en Nueva York".

En el curso de las deliberaciones, el jefe de la Delegación Británica Nicholas Ridley propuso efectivamente que "la cuestión de la soberanía fuera congelada durante un substancial número de años mientras ambas partes reservaban su posición para permitir la creación de una confianza mutua entre Argentina y los isleños y la realización de proyectos conjuntos de desarrollo económico en y alrededor de las islas".

Tan halagadora perspectiva no satisfacía evidentemente los planes geopolíticos argentinos de controlar el Atlántico Sur y el Paso de Drake.

La proposición, pues, fue rechazada, dejando en claro la disposición "de considerar cuidadosamente cualquier iniciativa que conduzca a una solución favorable de la cuestión de soberanía".

Al término de las conversaciones, 25 de febrero, Gran Bretaña dio a conocer lo tratado. Empero, a las pocas horas, sin dar mayores explicaciones, Argentina pidió a los periodistas no publicaran la declaración conjunta.

LAS ISLAS FALKLAND SE PROYECTAN A PUNTA ARENAS

Mientras se desarrollaban estos acontecimientos, en la primera quincena de marzo, el representante de la Falkland Island Company, Miguel Bleaney, visitó sorpresivamente Punta Arenas. Lo acompañaba Dudley Frederick Gooch, Inspector del Bureau Veritas, que cubre la corresponsalía de la Agencia Internacional de Noticias Associated Press en el archipiélago.

Concretamente venían a "hacer algunas visitas", entre otros, a los astilleros de la Armada de Chile.

Bleaney destacó "la gran laboriosidad de los chilenos que viven en las Falkland", calificándolos como "gente muy buena y trabajadora".

Por esos días, arribó también a Punta Arenas procedente del archipiélago el mercante "Forrest", de 26 metros de eslora, entre otros objetos para carenar y efectuar algunos ajustes de mantenimiento.

Entretanto, para cortar de raíz cualquier intento de penetración en sus aguas jurisdiccionales, el Foreign Office hizo publicar en el "International Herald Tribune" del jueves 14 de mayo su posición oficial sobre las islas Falkland.

Luego de dar a conocer el debate suscitado en el Parlamento a raíz de la licitación promovida por Argentina para efectuar prospecciones en aguas del sector, la notificación concluía:

"No se ha llegado a ningún acuerdo entre el Gobierno del Reino Unido y de Argentina sobre la delimitación de la plataforma continental. En ausencia de un límite acordado, ninguna de las partes, en opinión del Gobierno de Su Majestad, estaría capacitada para ejercer derechos sobre la plataforma continental más allá de la línea media entre las Falkland y Argentina. Hemos protestado ante los argentinos por la propuesta de Y. P. F. que efectivamente va más allá de la línea media. Continuaremos revisando la situación y tomaremos las acciones que sean necesarias para preservar nuestra posición legal".

La notificación, de paso, ponía de relieve que la captura del "Miño" constituía un acto piratesco más de la versátil diplomacia argentina...

Desafiando el eventual bloqueo que pretendía imponer Argentina, en los primeros días de junio la barcaza de bandera panameña "Maritza Arlette", con una eslora de 83 metros y 1.144 toneladas de desplazamiento, atracaba en el terminal marítimo de Tres Puentes, Punta Arenas, con una primera partida de 6.000 ovinos procedente de las Falkland.

La negociación, formalizada por el empresario local Nadimir Maslov, propietario de la nave, contemplaba transportar alrededor de 25.000 ovinos y 300 vacunos, por un valor de 300.000 dólares.

"La navegación se hizo sin novedad, salvo el temporal que fue bastante grande" —expresó a "El Mercurio" el día 8 de junio el capitán Arturo Mohrke Vega, de nacionalidad nicaragüense.

A bordo viajaron como pasajeros un matrimonio británico y algunos chilenos que trabajaban en el archipiélago.

"Tenemos interés —declaró Maslov, a su turno— de seguir con estas operaciones".

El camino, pues, quedaba expedito.

Una sagaz política exterior haría el resto...

LA ESCARAMUZA DE LAS FALKLAND. FRUSTRADO GOLPE DE MANO ARGENTINO. GRAN BRETAÑA PROCLAMA SU SOBERANIA MARITIMA SOBRE LAS 200 MILLAS ALREDEDOR DEL ARCHIPIELAGO. EL REQUIESCAT IN PACE ARGENTINO

En medio de un clima de viva inquietud por su destino, el 10 de julio de 1981 los kelpers fueron conmovidos por el anuncio de que el patrullero "Endurance" sería retirado en los próximos meses, abandonándose definitivamente la defensa del archipiélago.

Una vez más, en setiembre hicieron llegar a la Corona su decisión irrevocable "de permanecer británicos".

Entretanto, para el 18 y 19 de diciembre estaba fijada la cita que tendría lugar en Ginebra para decidir el destino del sector.

Amén de representantes británicos y argentinos, deberían asistir dos representantes de los pobladores.

El 4 de diciembre el Foreign Office hizo saber que el interés de los isleños sería factor decisivo en las deliberaciones.

No teniéndolas todas consigo, el 15 la Casa Rosada solicitó una postergación *sine die*.

Descorriendo una punta del velo de la asonada que se estaba preparando entre bastidores, el columnista Jesús Iglesias Rouco, vocero del Gobierno, sostuvo en "La Prensa" el 19 de febrero siguiente, que debían ocuparse por la fuerza las islas, pues Gran Bretaña no se desprendería de ellas por su propia voluntad.

Por fin, en los últimos días de ese mes, se reunieron en Nueva York los delegados de ambos países para tratar el tema, en medio de un clima que respiraba olor a pólvora.

Como era de preverlo, no hubo acuerdo.

Ya en franco plano de amedrentamiento, el 3 de marzo un alto funcionario del ministerio de Relaciones Ex-

teriores expresó en Buenos Aires sin tapujos: "Estamos dispuestos también con mucha firmeza a llegar hasta las últimas consecuencias si el archipiélago no es devuelto a la brevedad".

De regreso a Londres, el delegado inglés Richard Luce informó el 3 en la Cámara de los Comunes que no tenía ninguna duda sobre la soberanía británica sobre las islas, y que no podía llegar a ninguna solución que no fuese aceptable para los habitantes de las Falkland y la Cámara de los Comunes.

Y tal como aconteció con Chile en 1958 cuando después de desguazar gran parte de su escuadra, dio un golpe de mano sobre el islote Snipe, en el canal Beagle, partiendo del supuesto errado de que no habría reacción alguna, sorpresivamente, el 19 de marzo el transporte argentino "Bahía Buen Suceso", luego de cumplir un truck comercial rutinario con un empresario privado, desembarcó seis argentinos en la isla Leith, del archipiélago de las Georgias del Sur. Una vez en tierra izaron pabellón albiceleste y proclamaron la soberanía argentina sobre las Falkland. El día 21 se alejó la nave dejándolos en tierra.

Mientras se formulaba la protesta diplomática, para no agravar las cosas, las autoridades inglesas los declararon "inmigrantes ilegales".

Por respuesta, el 23 la Casa Rosada se limitó a notificar que informaría a las Naciones Unidas el estancamiento de las negociaciones.

Dos días más tarde, Londres ordenó al "Endurance" procediera a desalojarlos, si no se allanaban a abandonar voluntariamente el lugar.

El 26 el ministro de Relaciones Exteriores, Nicanor Costa Méndez, que ya había tenido experiencia similar durante el Gobierno de Onganía, anunció resueltamente: "La República está dispuesta a brindar a los trabajadores que están en puerto Leith toda la protección diplomática y de seguridad que sea necesaria".

Comprendiendo que había errado el camino, aunque tarde, Londres dio orden al "John Biscoe", de estación en Montevideo, partiera de inmediato a apoyar el sector.

Como si todo estuviera sincronizado, el 28 partió de Belgrano la flota argentina rumbo al sur.

Previendo el final, al día siguiente el representante de los kelpers en Londres urgió a la Corona enviara refuerzos a las islas.

Sorpresivamente, quitándose la careta, en la madrugada del 2 de abril los 5.000 hombres transportados exprofeso en la escuadra argentina desembarcaron en Puerto Stanley. No obstante la abrumadora diferencia, los 88 infantes de marina ingleses opusieron una tenaz resistencia que se prolongó por espacio de tres horas y cincuenta y cinco minutos. Y sólo cesaron de combatir ante la reiterada orden de su soberana.

Acusando la misma ignorancia que sus predecesores aquellos muchachos que tres lustros antes habían capturado simbólicamente las islas, la primera medida de los nuevos ocupantes fue rebautizar la capital con el nombre de Puerto Rivero, el victimario del último gobernador argentino en el archipiélago en 1832.

Al día siguiente ocuparon las Georgias, tenazmente defendidas por otros 22 ingleses.

En esos instantes, Gran Bretaña rompía relaciones.

En Nueva York, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, reunido extraordinariamente, acordó por 10 votos contra 1, el de Panamá, y 4 abstenciones, las de las URSS., Polonia, España y China, el inmediato desalojo de las islas, exhortando a las partes a resolver el pleito por la vía diplomática. Por la afirmativa votaron, además de la afectada, Estados Unidos, Zaire, Francia, Guyana, Irlanda, Japón, Jordania, Togo y Uganda.

El 5 partió la Fuerza de Tarea inglesa para recuperar el archipiélago. Simultáneamente proclamó su soberanía sobre las 200 millas en torno a las Falkland.

Quienes creyeron que el viejo imperio no malgastaría sus energías salvando sin apoyo terrestre alguno los 10.000 kilómetros que median entre el archipiélago y la metrópoli, muy pronto verían que sus cálculos estaban algo errados.

El 21 de abril el Consejo de la Comunidad Europea se unió a los Estados Unidos, apoyando sin condiciones a su antigua aliada en tan infausta experiencia.

Lo demás fue cosa de poquísimo asunto.

El 26 recuperaron las Georgias casi sin disparar un tiro. Los 44 argentinos se apresuraron a rendirse.

Con el hundimiento del crucero "Belgrano", 2 de mayo, la Escuadra argentina voló a refugiarse en su puerto madre. No volvió a saberse de ella.

Tres semanas después, el 21, la Fuerza de Tarea desembarcó en San Carlos, a espaldas de la capital. Nueve días más tarde, el 30, el general argentino firmó la rendición.

En un gesto diplomático un tanto desusado, el 11 de junio arribó a Buenos Aires el Santo Padre, con un mensaje evangélico de paz. No fue escuchado.

Pero, lo que no pudo el mensaje de amor, lo obtuvo el miedo.

El 15, el gobernador Mario Benjamín Menendes, arrió bandera capitulando, con sus 15.000 hombres, ante los 9.000 ingleses.

La farsa había concluido.

En la escaramuza, Argentina perdió los dos tercios de su potencial aéreo.

Empero, sin escarmentar, no quiso reconocer el término de estado de guerra. Gran Bretaña aprendió la lección.

La experiencia puso de relieve una increíble ausencia de espíritu de lucha, organización y pericia de las fuerzas argentinas, no obstante su rico arsenal bélico.

El 20 de agosto el comité de descolonización de las Naciones Unidas por unanimidad recomendó incluir el tema de las Falkland en la agenda de la Asamblea General.

En definitiva ésta aprobó el 3 de noviembre, por 90 votos contra 12 y 52 abstenciones exhortar a las partes a reabrir las conversaciones.

La respuesta de Inglaterra fue tajante: "Estas negociaciones —expresó el 5 el ministro de Relaciones Exteriores— no pueden tener y no tendrán lugar".

La Primera Ministra Margaret Thatcher precisó: "Creemos en la autodeterminación". "No tenemos dudas acerca de nuestra soberanía. Los habitantes de las Falkland son británicos y desean seguir siendo británicos".

Antes de finalizar el mes trascendió que el Gabinete de Londres otorgaría la soberanía plena a los residentes isleños, a partir del 1º de enero de 1983.

Calando a fondo en el problema, el comandante del Grupo de Tarea, contraalmirante John Woodward resumió el 19 de diciembre:

"Cuando invadimos (los argentinos) no enviaron absolutamente ningún barco. Es una extraña manera de comportarse si uno realmente cree que las Falkland son parte de su propiedad".

Cerrando un clima de suspicacias y rumores, el 10 de mayo de 1983 el Canciller chileno expresó a "O Globo" de Río de Janeiro ante un eventual pedido inglés de contar con apoyo terrestre en Punta Arenas para comunicarse con el archipiélago: "Siendo Argentina y Gran Bretaña nuestros amigos, tendríamos que encontrar una solución que satisfaga a los dos países" ("Las Ultimas Noticias", Santiago, 11 de mayo de 1983).

FUTURO Y DEFENSA DEL ATLANTICO SUR

Como vimos en su oportunidad, el informe de Shackleton y la no menos áspera negociación sobre las Falkland, hicieron el efecto de detonador en la conciencia nacionalista británica.

En el estudio a que hicimos referencia en párrafo anterior, Penélope Tremayne llegó a sostener que la entrega de las islas constituiría no sólo una felonía, sino que pondría en serio peligro la seguridad del Atlántico sur, ruta obligada de una importante corriente comercial de materias estratégicas.

"En un contexto más realista —sostiene—, de avances soviéticos o cubano-soviéticos, las Falkland son un objetivo obvio, como potencial base naval soviética".

"Por el momento —recuerda—, el 70% de todo el material estratégico de la OTAN y el 80% del petróleo para el Occidente pasa alrededor de la ruta del cabo de Buena Esperanza. Es una vena yugular que vale la pena resguardar".

"Ahora que la armada soviética se ha asegurado bases en la costa oriental del Atlántico sur, las buscaría en el otro lado. La URSS apoya movimientos revolucionarios dentro de todos los estados litorales, especialmente Argentina por el momento, y además estimula los conflictos entre ellos, especialmente entre Argentina y Uru-

guay". "Es probable que su nueva meta sea el establecimiento del predominio soviético en el Atlántico sur con fuerza suficiente para cortar el flujo del tráfico alrededor de los cabos (de Hornos y Buena Esperanza)".

"Las islas Falkland tienen un alto valor potencial como base ya sea para defender o atacar en el Atlántico sur".

"Mientras las Falkland sigan siendo británicas no existen probabilidades serias de una tentativa soviética sobre ellas, directa o indirectamente, ya que un movimiento abierto, teóricamente al menos, atraería la participación de la OTAN. El método pol'tico de incitar una actitud irredentista en Argentina es el que tiene que ser usado, por lo tanto, en lugar de una acción militar más directa".

Desde un ángulo eminentemente profesional, el jefe subrogante del Estado Mayor General de la Armada de Chile, almirante Francisco Ghisolfo, redondeó la idea cabalmente:

"No deja de constituir un cruel sarcasmo —expresó el 19 de mayo de 1981 durante la ceremonia en que se condecoró al contraalmirante Martinus A. Bekker, Director General de los Servicios de las Fuerzas Armadas de la República de Sudáfrica— que esa Humanidad que se empeña en darnos vuelta las espaldas pretendiendo enseñarnos cómo debemos administrarnos, depende en grado no despreciable de nuestra presencia oceánica. No constituye esta afirmación una mera jactancia. Si recordamos que el cabo de las Tormentas constituye la ruta obligada del material estratégico que abastece al Occidente, fácil es de comprender la importancia vital que reviste su custodia y seguridad. Discurriendo así se llega a concluir que el cuadrilátero formado por Chile, con Punta Arenas, el Beagle y la Antártica; Gran Bretaña, con las islas Falkland; la Unión Sudafricana, y, el Brasil, constituyen la base de sustentación de la Defensa del Atlántico Sur".

¿Por qué Brasil? —se preguntará el lector.

¿No fue Natal la punta de lanza de las Fuerzas Aliadas sobre el teatro bélico africano durante la Segunda Guerra Mundial?

Completando la idea, el 3 de junio expresábamos en "Las Ultimas Noticias" de Santiago:

"El Derecho del Mar asegura a Chile el dominio sobre la totalidad de las aguas interiores, mar territorial y Zona Económica Exclusiva al oeste de la línea trazada desde la frontera señalada por el Laudo Arbitral de S.M. Británica el 2 de mayo de 1977 y de la línea media entre las costas argentinas y chilenas que sigue el S.E. a los 120º geográficos hasta el límite de las 200 millas. Lo que se encuentra al oriente es mar jurisdiccional argentino, y Chile no lo disputa. Lo que nos interesa precisar, en cambio, es que la traza señalada nos otorga el dominio total sobre el canal Beagle y el paso Drake, que cubren el flanco occidental del Atlántico sur, hecho que impone a Chile la obligación de participar en todo sistema defensivo del sector. ¿Será necesario recordar que la rada Pictor permitió a la escuadra alemana, al mando del vicealmirante Von Spee, durante los días 3 al 6 de diciembre de 1914, eludir el acecho de los aliados, para luego caer impunemente sobre las islas Falkland? Y, cuando las cosas se tornaron más difíciles ¿no fueron los alemanes a refugiarse precisamente en los canales fueguinos chilenos?

"Argentina —recordamos— no posee puertos abrigados ni seguros, por la elevada plataforma continental. Buenos Aires está destinado a desaparecer por el progresivo embancamiento del Río de la Plata. La escuadra argentina, de esta manera, carece de las bases de apoyo que requiere toda formación naval. Los estrategas de la defensa hemisférica no pueden ni podrán nunca prescindir de esta cruda realidad, en un análisis profesional y técnico. Nada más lógico, entonces, que en las circunstancias dramáticas que vive el mundo, el almirante Ghisolfo esbozara el tema, precisamente ante su colega sudafricano, cuyo país debe cubrir el flanco oriental del Atlántico Sur. La exclusión o aceptación de Argentina en un sistema defensivo del Atlántico sur no se resolverá por acuerdos de gobiernos, sino en la medida que Argentina demuestre ser un socio valedero para el objetivo señalado. ¡Y ya hemos visto que es la geografía, y no las personas ni los gobiernos, la que se ha encargado de marginar al vecino país de este importante sector neurálgico del mundo! Finalmente, ¿podría confiarse, aunque fuese en ínfima proporción, la defensa hemisférica a un país como Argentina, que desconoce los tratados y los fallos

arbitrales cuando no consultan sus intereses hegemónicos, y que, por añadidura, está tan seriamente ligada y comprometida con la Unión Soviética, esto es, con el que sería el principal ofensor del Atlántico sur?".

Discurriendo sobre este presupuesto, dejando de lado viejos esquemas integracionistas, América debe establecer sólidos lazos comerciales con el archipiélago.

Chile, a su turno, ofrece condiciones naturales admirables para echar las bases de una auténtica integración económico-social con las Falkland.

Como hace una centuria durante la sagaz gestión de su gobernador sargento mayor don Diego Dublé Almeyda, Punta Arenas está destinado a ser el centro nervioso de una dinámica corriente industrial y comercial.

Con su extensa área territorial, puerto abrigado capaz de recibir buques de cien mil y más toneladas, astilleros adecuados a las más severas exigencias, y una experiencia petrolera cincuentenaria, constituye el punto de apoyo ideal para las futuras prospecciones y explotación del mar jurisdiccional británico de las islas Falkland.

ANEXOS

arbitrales cuando no consultan sus intereses hegemónicos y que, por añadidura, está tan seriamente ligada y comprometida con la Unión Soviética, esto es, con el que sería el principal ofensor del Atlántico sur?".

Discurriendo sobre este presupuesto, dejando de lado viejos esquemas integracionistas, América debe establecer sólidos lazos comerciales con el archipiélago.

Chile, a su turno, ofrece condiciones naturales admirables para echar las bases de una auténtica integración económico-social con las Falkland.

Como hace una centuria durante la sagaz gestión de su gobernador sargento mayor don Diego Dublé Almeyda, Punta Arenas está destinado a ser el centro nervioso de una dinámica corriente industrial y comercial.

Con su extensa área territorial, puerto abrigado capaz de recibir buques de cien mil y más toneladas, astilleros adecuados a las más severas exigencias, y una experiencia petrolera cincuentenaria, constituye el punto de apoyo ideal para las futuras prospecciones y explotación del mar jurisdiccional británico de las islas Falkland.

ANEXO Nº 1

Convenio sobre Restitución de Nootka

Sus Majestades Católica y Británica estando dispuestas a poner término mediante un acuerdo rápido y firme a los diferendos que se han suscitado últimamente entre las dos Coronas, han encontrado que el mejor medio de llegar a este saludable objetivo sería una transacción amistosa: la cual, dejando de lado toda discusión retrospectiva de los derechos y de las pretensiones de las dos Partes, reglamentara su posición respectiva en el futuro sobre bases que estuvieran en conformidad con sus verdaderos intereses así como con el deseo mutuo de que dichas Majestades están animadas de establecer entre ellas en conjunto y en todos los lugares la más perfecta amistad, armonía y buena correspondencia.

Con este objeto ellas han nombrado y constituido como sus Plenipotenciarios a saber, por parte de su Majestad Católica Don José Moñino, Conde de Floridablanca, Caballero de la Gran Cruz de la Real Orden Española de Carlos III, Consejero de Estado de dicha Majestad y su Primer Secretario de Estado y del Despacho, y por parte de Su Majestad en el Señor Alleyne Fitz-Herbert, del Consejo Privado de su dicha Majestad en la Gran Bretaña y en Irlanda y su Embajador Extraordinario y Plenipotenciario ante su Majestad Católica, los cuales después de haberse comunicado sus Plenipotencias respectivas han convenido los siguientes artículos.

ARTICULO I

Se acuerda que los edificios y los distritos de terrenos situados en la costa Noroeste del Continente de América Septentrional, o bien en los islotes adyacentes a este

continente, de los cuales los súbditos de S.M.B. han sido desposeídos hacia el mes de abril de 1789 por un oficial español, serán restituidos a los mencionados súbditos británicos.

ARTICULO 2

Además, se hará una justa reparación según la naturaleza del caso por todo acto de violencia o de hostilidad que hubiera podido ser cometido desde dicho mes de abril de 1789 por los súbditos de una de las dos partes contratantes contra los súbditos de la otra; y en el caso que después de dicha época cualquiera de los súbditos respectivos haya sido despojado a la fuerza de sus terrenos, edificios, naves, mercaderías u otros objetos de su propiedad cualesquiera que éstos sean, en dicho continente o en los mares o islas adyacentes, les serán devueltos, o se les dará una justa compensación por las pérdidas que hubieran sufrido.

ARTICULO 3

Y con el objeto de reafirmar los lazos de amistad y conservar en el futuro una perfecta armonía y buena inteligencia entre las dos partes contratantes, se ha convenido que los respectivos súbditos no serán perturbados, ni molestados, sea navegando o ejerciendo su pesca en el Océano Pacífico, o en los Mares del Sur, sea desembarcando en las Costas que bordean estos mares en lugares no ocupados anteriormente, con el objeto de ejercer ahí su comercio con los naturales del país, o para formar ahí establecimientos. Todo sujeto, sin embargo, a las restricciones y a las disposiciones que serán especificadas en los tres artículos siguientes.

ARTICULO 4

Su Majestad Británica se compromete a emplear las medidas más eficaces para que la navegación y la pesca de sus súbditos en el Océano Pacífico o en los Mares del Sur no se conviertan en pretexto para un comercio ilícito con los establecimientos españoles; y con esta intención

se estipula expresamente que los súbditos británicos no navegarán y no ejercerán su pesca en dichos mares a la distancia de diez leguas marítimas de ninguna parte de las Costas ya ocupadas por España.

ARTICULO 5

Se acuerda que tanto en los lugares que serán devueltos a los súbditos británicos en virtud del Artículo 1 como en todas las otras partes de la Costa del Noroeste de América Septentrional, o de las islas adyacentes, situadas al Norte de las partes de dicha Costa ya ocupadas por España, en cualquier parte donde los súbditos de una de las dos Potencias hayan formado establecimientos desde el mes de abril de 1789, o los formaran después, los súbditos de la otra tendrán libre acceso y ejercerán su comercio sin perturbación ni molestia.

ARTICULO 6

Se acuerda además en relación con las costas tanto Orientales como Occidentales de América Meridional y con las islas adyacentes que los súbditos respectivos no formarán en el futuro ningún establecimiento sobre las partes de las costas situadas al Sur de las partes de estas mismas costas y de las islas adyacentes ya ocupadas por España. Por supuesto, dichos súbditos respectivos conservarán la facultad de desembarcar en las costas e islas así situadas para los fines de su pesca y de construir ahí cabañas y otras obras provisorias que sirvan solamente para estos fines.

ARTICULO 7

En todos los casos de quejas o de infracciones a los artículos del presente Convenio, los oficiales de una y de otra parte, sin permitirse antes ninguna violencia o vías de hechos, tendrán la obligación de hacer un informe exacto del asunto, y de sus circunstancias a sus respectivas Cortes que pondrán fin amistosamente a estos diferendos.

ARTICULO 8

La presente Convención será ratificada y confirmada en el plazo de seis semanas a contar del día de su firma o antes si es posible.

En fe de lo cual, nosotros Plenipotenciarios infrascritos de sus Majestades Católica y Británica hemos firmado en Sus nombres y en virtud de nuestras Plenipotencias respectivas la presente Convención y hemos puesto en ellas los sellos de nuestras armas.

Hecha en San Lorenzo el Real veintiocho de octubre de mil setecientos noventa.

ARTICULO SECRETO

Como en el Artículo 6 de la presente Convención se ha estipulado en relación con las Costas tanto Orientales como Occidentales de América Meridional y a las islas adyacentes, que los respectivos súbditos no formarán en el futuro ningún establecimiento sobre las partes de estas costas situadas al sur de las partes de estas mismas costas ya ocupadas por España, se ha acordado y decretado por el presente artículo que esta estipulación no permanecerá en vigencia más que por el tiempo en que no se forme ningún establecimiento en los lugares en cuestión por los súbditos de cualquier otra Potencia. El presente artículo secreto tendrá la misma fuerza que si estuviera incluido en la Convención.

En fe de lo cual nosotros Plenipotenciarios infrascritos de sus Majestades Católica y Británica hemos firmado el presente artículo secreto y hemos puesto en él los sellos de nuestras armas.

Hecho en San Lorenzo el Real veintiocho de octubre de mil setecientos noventa.

Pago de la indemnización a los ingleses de Nootka

Exmo. Sor.

Los Interesados en las embarcaciones detenidas en Nootka acaban de decirme que aceptan la última proposición de doscientos diez mil pesos fuertes; en consecuencia de acuerdo con Milor Grenville, voi a concluir este asunto con las formalidades prescritas en real orden de 28 de maio posterior, a cuio intento me entregará el dinero, que necesite este Fautor de los gremios de Madrid Dn. Manuel de la Torre.

Ntro. Señor dilate la importante vida de v. e. los muchos años que necesite. Londres 18 de enero de 1793.

Exmo. Sor.

Manuel de las Heras

Exmo. Sor. Duque de la Alcudía (Alendía)

—oOo—

A Dn. Manuel de las Heras.
Aranjuez 4 de febrero de 1793.

He enterado al Rey de la carta de V. S. de 18 de enero en que da cuenta de que los interesados en las embarcaciones detenidas en Nootka aceptaban la última proposición de los 210 mil pesos fuertes y que en consecuencia de acuerdo con el Lord Grenville iba US. a concluir este asunto con las formalidades prevenidas en la real orden de 28 de mayo anterior.
Dios ge. a US.

—oOo—

Exmo. Sr.

Haviendo aceptado los Interesados en las embarcaciones detenidas en Nootka la oferta de doscientos diez mil pesos fuertes, que les hize ultimamente, en virtud de la Real orden comunicada por v.e. a este señor Embaja-

dor, en 4 del antecedentes, he entregado esta cantidad el 13 del que rige al cavallero Woodford, Comisario por parte de S.M. Bca. y poder haviente de los mismos interesados, con lo que queda este asunto enteramente terminado.

Este Ministerio para su mayor satisfacción. y aprovación del Parlamento ha exigido se observe el estilo Diplomático en la finalización de este negocio: esto es el que se firmare una convención, en los términos que v.e. verá por la original que incluyo, y la que deberá ser ratificada por ambos Monarcas, y cangeada en el expacio de seis semanas.

Tambien acompañan el Poder original de los Interesados a favor del dicho Woodford, y el recibo de este al Mtro. cuios instrumentos he procurado se extiendan con las expresiones mas conducentes a evitar resulta alguna en lo subcesibo en perjuicio de los Reales Intereses.

Don Manuel de la Torre Factor de los cinco Gremios maiores de Madrid me ha suplido los once mil pesos fuertes, que faltaban para completar la cantidad ofrecida, a saver diez mil pesos para agregarlos a los doscientos mil, y los mil restantes para satisfacer el flete de Cadiz, y que pagué como consta del recibo adjunto al Capitán inglés nombrado Cheap, que trajo aquella cantidad y la desembarcó en este puerto. En su consecuencia he dado oy un libramiento a cargo de v.e. y orden del mismo Torre pagadero a noventa días de la fecha de Diez y siete mil pesos, cinco reales de plata y veinte y cuatro maravedieses que componen los citados onze mil pesos fuertes, al cambio corriente de 35 peniques por cada pesos de 128 qos. cuio libramiento suplico a v.e. mande se acepte y recoja a su vencimiento.

Todo quanto he agecutado en estos Particulares ha sido consentimiento y aprovación de este Sor. Embajador, lo que prevengo para noticia de v.e. cuia importante vida ruego a Ntro. Señor dilate los mas años que ha de menesterse. Londres 12 de febrero de 1793.

Exmo. Sor.

Manuel de las Heras.

Exmo. Sor. Duque de la Alcudia.

Convención sobre nuevas instrucciones a los Comisionados para llevar a debido efecto el artículo 1º de la de 28 de octubre de 1790, relativo a restitución de edificios y terrenos en Nootka.

"Deseando Sus Magestades Católica y Británica remover y obviar toda duda y dificultad relativa a la execución del artículo primero de la Convención concluida entre Sus dichas Magestades el veinte y ocho de actubre de mil setecientos y noventa; han resuelto y convenido en mandar que se envían nuevas Instrucciones a los Oficiales que respectivamente han comisionado para llevar a debido efecto el dicho artículo, cuyas Instrucciones serán del tenor siguiente:

Que dentro del término más corto que sea posible después de la llegada a Nootka de los dichos Oficiales, éstos se juntarán en el lugar o cerca de él en que estaban los edificios que antes fueron ocupados por los súbditos de Su Magestad Británica, a cuyo tiempo y en cuyo lugar cangearán mutuamente la Declaración y Contra Declaración siguientes:

"Declaración

"Yo N.N. en nombre y de orden de su Magestad Católica por estas Presentes restituyo a N.N. los Edificios y Distritos de terreno situados sobre la costa del Norueste del Continente de la América Septentrional o en las Islas adyacentes a este Continente de los quales los súbditos de Su Magestad Británica fueron desposeídos hacia el mes de Abril de mil setecientos ochenta y nueve por un Oficial Español. En fe de lo qual he firmado la presente Declaración sellándola con el sello de mis armas. Fecho en Nootka a ... de ... mil setecientos noventa y ....

"Contra-Declaración

"Yo N.N. en nombre y de orden de Su Magestad Británica por estas presentes declaro que los Edificios y Distritos de terreno situados sobre la costa del No-

rueste del Continente de la América Septentrional, o en las Islas adyacentes a este Continente, de los cuales los súbditos de Su Magestad Británica fueron desposeídos hacia el mes de abril de mil setecientos ochenta y nueve por un Oficial Español, me han sido restituídos por N. N. cuya restitución declaro ser plena y satisfactoria.

En fe de lo cual he firmado la presente Contra-Declaración sellándola con el sello de mis armas. Fecho en Nootka a . . . . . de . . . . de mil setecientos noventa y. .

"Que entonces el Oficial Británico hará enarbolar la bandera británica sobre el terreno así restituído en señal de posesión. Y que después de estas formalidades los Oficiales de las dos Coronas retirarán respectivamente su gente del dicho Puerto de Nootka.

"Además han convenido Sus dichas Magestades en que los súbditos de ambas Naciones tendrán la libertad de frecuentar en las ocasiones que les convenga el referido Puerto, y de construir allí edificios temporales para su acomodo durante su residencia en dichas ocasiones. Pero que ni la una ni la otra de las Dos Partes hará en el dicho Puerto Establecimiento alguno permanente, o reclamará allí derecho alguno de soberanía, o de dominio territorial, con exclusión de la otra. Y Sus dichas Magestades se ayudarán mutuamente para mantener a sus súbditos en el libre acceso al dicho Puerto de Nootka contra otra Nación qualquiera que intentare establecer allí alguna Soberanía o Dominio.

"En fe de lo qual Nos los infraescritos Primer Secretario de Estado y del Despacho de Su Magestad Católica, y el Embaxador Extraordinario y Plenipotenciario de Su Magestad Británica en nombre y de orden expresa de nuestros Soberanos respectivos hemos firmado el presente Acuerdo sellándolo con los sellos de nuestras armas.

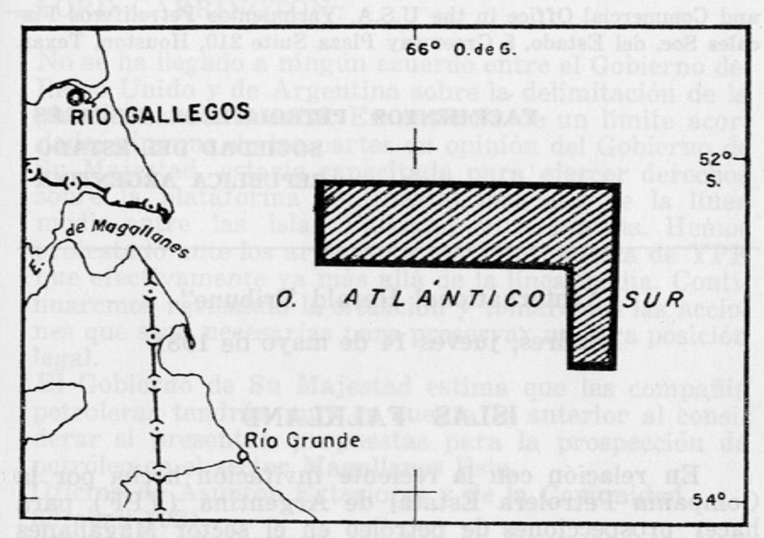
"Fecho en Madrid a onze de Enero de mil setecientos noventa y quatro.

ANEXO Nº 2

"International Herald Tribune", London, Thursday, November 6, 1980.

YPF RISK CONTRACT

Call for bids contracting hydrocarbons exploration development and exploitation works (Law Nº 21.778), according to the following detail:



AREA APPROXIMATELY: 13.264,22 Km²

TENDER Nº	AREA	OPENING DATE
14-048/80	"MAGALLANES ESTE", Marina Austral Basin	April 21st 1981 at 10:00 a.m.

*Tender condition set value: The equivalent of US$ 15.000 in Argentine pesos, payable according to the seller rate of exchange of the Banco de la Nación Argentina in force on the day before the purchase.

· Opening of the bids will take place at the "General Belgrano" Hall, Nº 777 Roque Sáenz Peña Avenue, 13th floor, Buenos Aires, at the above mentioned time.

· The parties interested in bidding in this tender can purchase Special and General Conditions of Tender at the GERENCIA DE LICITACIONES Y NEGOCIACIONES. Suite 832, 8th floor at 255 Esmeralda Street, Buenos Aires, Mondays through Fridays from 08:45 to 12:30 a.m. and from 02:15 to 03:15 p.m. as from October 7th 1980.

. Information on this tender can also be obtained at our Technical and Commercial Office in the U.S.A. Yacimientos Petrolíferos Fiscales Soc. del Estado, 5 Greenway Plaza Suite 210, Houston, Texas.

YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES
SOCIEDAD DEL ESTADO
REPUBLICA ARGENTINA

"International Herald Tribune"
Londres, jueves 14 de mayo de 1981

ISLAS FALKLAND

En relación con la reciente invitación hecha por la Compañía Petrolera Estatal de Argentina (YPF) para hacer prospecciones de petróleo en el sector Magallanes Este, Propuesta Nº 14048|80, el Gobierno de Su Majestad desea atraer la atención de las compañías petroleras sobre la siguiente pregunta y respuesta dada en el Parlamento británico el 15 de diciembre:

—LORD AVEBURY preguntó al Gobierno de Su Majestad:

Si habían llegado a algún acuerdo con el Gobierno de Argentina sobre la demarcación del límite entre las zonas económicas exclusivas de las islas Falkland y Argentina; si están en conocimiento de que la Compañía Petrolera Estatal Argentina (YPF) publicó un aviso en el "Herald Tribune" del 6 de noviembre sobre propuestas para hacer perforaciones en busca de petróleo en el Bloque Magallanes Este, Propuesta Nº 14048|80 y que este bloque está notoriamente sobre el lado de las islas Falkland de cualquier línea media putativa; si notificarán a todos los posibles licitadores haciéndole saber claramente que el Reino Unido no reconoce la soberanía argentina sobre este sector y que reservará sus derechos de tomar acción legal para el cobro de daños contra cualquier compañía que haga perforaciones allí.

—LORD CARRINGTON:

No se ha llegado a ningún acuerdo entre el Gobierno del Reino Unido y de Argentina sobre la delimitación de la plataforma continental. En ausencia de un límite acordado, ninguna de las partes en opinión del Gobierno de Su Majestad, estaría capacitada para ejercer derechos sobre la plataforma continental más allá de la línea media entre las islas Falkland y Argentina. Hemos protestado ante los argentinos por la propuesta de YPF que efectivamente va más allá de la línea media. Continuaremos revisando la situación y tomaremos las acciones que sean necesarias para preservar nuestra posición legal.

El Gobierno de Su Majestad estima que las compañía petroleras tendrán muy en cuenta lo anterior al considerar si presentan propuestas para la prospección de petróleo en el sector Magallanes Este.

Oficina de Asuntos Exteriores y de la Comunidad.
30 abril 1981.

LECCIONES
DE LA CAMPAÑA DE LAS
FALKLAND

Informe presentado al Parlamento Británico por el Secretario de Estado para la Defensa, por orden de Su Majestad.

Oficina de Publicaciones de Su Majestad - Londres

Diciembre 1982.

Traducido por: **FERNANDO A. FERNANDEZ DEL CAMPO**

CAPITAN

REGIMIENTO DE TELECOMUNICACIONES Nº 5

1983

INDICE

PRIMERA PARTE

Las Operaciones

SEGUNDA PARTE

Las Lecciones

TERCERA PARTE

ANEXOS

—oOo—

LECCIONES DE LA CAMPAÑA DE LAS FALKLAND

Informe presentado al Parlamento Británico por el Secretario de Estado de la Defensa, por orden de Su Majestad.
Diciembre de 1982.

Editado por la Oficina de Publicaciones de Su Majestad.

Traducido por FERNANDO FERNANDEZ DEL CAMPO.
Capitán del Regto. de Telec. 5

PRIMERA PARTE. LAS OPERACIONES

El 2 de abril de 1982, en un acto de agresión no provocada contra territorio soberano británico y el pueblo británico, fuerzas argentinas invadieron las islas Falkland. Al día siguiente, invadieron las Georgias del Sur. Estas invasiones fueron lanzadas a pesar de los urgentes llamados al gobierno argentino por parte del Presidente de los Estados Unidos, el Presidente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y el Secretario General de las Naciones Unidas, para desistirse de acciones militares. La invasión fue condenada de inmediato por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas por medio de la Resolución 502. Esa Resolución fue seguida por un llamado al retiro inmediato de las fuerzas argentinas que ocupaban las islas Falkland y al arreglo pacífico de la disputa.

El gobierno británico dejó en claro desde el comienzo su buena voluntad para aceptar y cumplir la Resolución 502. Nosotros nos comprometimos en intensas y prolongadas actividades diplomáticas en busca de una solución pacífica. Pero no podíamos depender de ello.

Por lo tanto dimos pasos militares con la intención de hacer presión sobre Argentina para que se retirara y para hacer posible nuestra recuperación de las islas por la fuerza, si ello en última instancia se hacía necesario. Tres días después de la invasión, los buques de la Armada Británica (HMS) Hermes e Invencible partieron del Reino Unido para encabezar lo que iba a llegar a ser la mayor Fuerza de Tarea en la historia reciente.

Mientras los esfuerzos diplomáticos continuaban, la red en torno a la guarnición argentina en las Falkland se fue estrechando gradualmente.

El 12 de abril impusimos una zona de exclusión marítima de 200 millas contra buques de guerra argentinos, alrededor de las Falkland. El 23 de abril advertimos que cualquier aproximación de fuerzas argentinas que pudieran significar una amenaza de interferencia a la misión de las fuerzas británicas en el Atlántico Sur, sería tratada de acuerdo a esta emergencia. El 25 de abril, la Fuerza de Tarea volvió a tomar posesión de la isla Georgia del Sur. La recaptura de la Georgia del Sur asestó un golpe psicológico al gobierno argentino y proporcionó una clara evidencia de la resolución y disposición del Reino Unido para recurrir a la acción militar si todas las demás alternativas se cerraban. Esto dio también a la Fuerza de Tarea un lugar de anclaje en el Atlántico Sur. El 29 de abril hicimos la advertencia de que todos los buques argentinos que espiaran a la Fuerza de Tarea estarían expuestos a ataque. A pesar de esta creciente presión militar, sin embargo, Argentina no dio señales de ceder en ninguno de los puntos que podrían hacer posibles las negociaciones.

Se tomaron medidas adicionales: el 30 de abril se impuso una zona total de exclusión; el 1º de mayo fue bombardeado el aeropuerto de Port Stanley; y el 7 de mayo previnimos que cualquier buque argentino o avión militar más allá de doce millas desde la costa argentina, sería tratado como hostil. Aún en esta etapa, estaba abierto el camino para que el gobierno argentino aceptara una retirada pacífica de sus tropas. Ellos rehusaron y quedó claro que las Falkland deberían ser tomadas por la fuerza.

El primer desembarco de emvergadura en las islas Falkland se hizo en la bahía de San Carlos en la noche del 20 al 21 de mayo. En las acciones que siguieron hubo inevitables contratiempos y bajas. No obstante, poco más

de tres semanas después el mayor general Moore, Comandante de la Fuerza Terrestre, aceptaba la rendición del general Menéndez y de sus fuerzas en Port Stanley. Fue, según cualquier patrón de medida, una brillante campaña, señalada por una planificación e improvisación logísticas excepcionales y cumplida con sobresaliente habilidad y firmeza.

Despliegue.

Despachar una Fuerza de Tarea en tan corto tiempo fue una proeza notable. Ello fue el resultado de una estrecha cooperación entre las Instituciones armadas, la Marina Mercante, los Astilleros Reales y puertos comerciales, los almacenes y organismos de transporte del Ministerio de Defensa y la industria. La Fuerza de Tarea debía ser abastecida y preparada para por lo menos tres meses en el mar. Muchos de los buques mercantes necesitaron amplias modificaciones a fin de prepararlos para su nuevo rol. Finalmente, fueron desplegados más de 110 buques. Ver anexo 1. Estos incluían 44 buques de guerra, 22 de la Flota Real Auxiliar, 45 barcos mercantes, cuyas tripulaciones civiles eran todas voluntarias.

Las islas Falkland están situadas a 8.000 millas al Sur Oeste del Reino Unido y a más de 3.500 millas de la isla Ascensión; pero a sólo 400 millas del territorio argentino. La Fuerza de Tarea debía ser autosuficiente en alimentos, agua, combustibles, municiones y todo pertrecho militar que pudiera necesitar. De vital importancia eran seguros transportes y coordinación logística. Los buques de la Flota Real Auxiliar y Marina Mercante, así como los aviones de transporte de la Real Fuerza Aérea deberían ser la línea vital de la Fuerza de Tarea. Sólo los barcos de transporte llevaron 9.000 hombres, 100.000 toneladas de carga y 95 aviones al Atlántico Sur. La cadena de abastecimientos transportó 400.000 toneladas de combustible. Los buques de apoyo de la Flota Real Auxiliar transportaron municiones, carga seca y combustibles en alrededor de 1.200 ocasiones, además, como 300 transbordos por helicópteros. Las fuerzas británicas establecieron una base de operaciones conjunta adelantada en la isla Ascensión. La Real Fuerza Aérea movilizó a más de 5.800 personas y 6.600 toneladas de abastecimientos a través de la isla

Ascensión, en más de 600 salidas de aviones Hércules y VC 10. Los aviones Hércules realizaron también alrededor de 40 lanzamientos de abastecimientos a la Fuerza de Tarea, lo que significó abastecimiento en el aire, en vuelos de ida y vuelta que duraron muchas veces más de 25 horas. Este esfuerzo logístico masivo permitió a los buques de guerra y a los aviones de la Fuerza de Tarea operar en forma continuada sin regresar a bases distantes para su aprovisionamiento.

En el espacio de siete semanas se había reunido una Fuerza de Tarea de 28.000 hombres y más de 100 buques, que navegaron 8.000 millas, neutralizaron en forma efectiva a la marina argentina y debieron combatir contra persistentes y valerosos ataques de aviones de combate que sobrepasaban en número a los propios en más de seis a uno. Esto no fue en sí una hazaña modesta; no obstante, la Fuerza de Tarea puso luego en tierra 10.000 hombres en una costa hostil, bajo la amenaza de fuertes ataques aéreos, se empeñó en diversas batallas contra un enemigo atrincherado y bien abastecido que en todo momento sobrepasó en cantidad a nuestras fuerzas y lo llevó a su rendición en el lapso de tres semanas y media.

De la isla Georgia del Sur a San Carlos

La primera acción en el mar tuvo lugar frente a la isla Georgia del Sur, cuando el 25 de abril el submarino argentino Santa Fe fue atacado en la superficie a alrededor de cinco millas de la bahía principal de Grytviken. La nave fue seriamente dañada y en seguida encallada. El mismo día volvieron a tomar posesión de la isla los Marines Reales y las Fuerzas Especiales (compuesta por el Servicio Aéreo Especial y el Escuadrón de Botes Especial de los Marines Reales). El 1º de mayo, un avión Vulcan, seguido por aviones Sea Harrier, cumplieron con sus primeros ataques en las Falkland; el primer avión argentino fue derribado. El grupo de portaviones hizo una demostración de fuerza de envergadura, simulando un desembarco anfibio frente a Port Stanley, el que atrajo con buen éxito a los argentinos y reveló algunas de sus posiciones defensivas.

El 2 de mayo el submarino HMS Conqueror detectó al crucero argentino general Belgrano, acompañado por dos destructores, navegando cerca de la zona de exclusión total. Otros buques argentinos se pensó que estaban probando nuestras defensas al norte de la zona. El Belgrano y sus escoltas, armados con misiles Exocet planteaban una clara amenaza a los buques de la Fuerza de Tarea. Fue por lo tanto atacado y hundido por torpedos.

De allí en adelante los principales buques de guerra argentinos permanecieron dentro de las doce millas de la costa argentina y no tomaron más parte en la campaña. Los submarinos argentinos continuaron planteando una seria amenaza, pero ninguno de los buques de la Fuerza de Tarea fue atacado con éxito.

La Fuerza de Tarea sufrió su primera pérdida importante el 4 de mayo. El destructor HMS Sheffield, mientras se encontraba en misión de patrulla de radar adelantada, fue alcanzado por un misil Exocet lanzado desde un avión argentino Super Etendard. El misil hizo impacto en los estanques de combustible en el centro del buque, lo que produjo grandes incendios que llenaron a la sección central del buque con humo acre. Después de cerca de cuatro horas, con el fuego aumentando en intensidad, el Capitán dio la orden de abandonar el buque. Veinte miembros de su tripulación murieron.

A mediados de mayo, la Fuerza de Tarea había cumplido dos de sus principales objetivos: el movimiento a salvo de las tropas hasta el Atlántico Sur y el establecimiento del control del mar alrededor de las islas. El papel de los portaviones HMS Hermes y HMS Invencible fue crucial en esta etapa y en las subsiguientes, al proporcionar defensa aérea, así como los medios para atacar los buques enemigos y sus posiciones en tierra, en tanto que sus helicópteros proporcionaban en forma continuada protección antisubmarina.

Ahora se hacía necesario desembarcar fuerzas terrestres en cantidad suficiente para volver a tomar posesión de las islas. San Carlos fue elegido como el sitio para el desembarco anfibio debido a que ofrecía buenas condiciones para el anclaje, a que podía ser protegido contra ataques submarinos, era una zona que se sabía estaba sólo ligeramente protegida por el enemigo y que era difícil para él reforzar con rapidez. Los bajos cerros que rodeaban la ensenada proporcionaban una buena protección contra el riesgo de ataques con misiles Exocet. Hombres del ser-

vicio Aéreo Especial y del Escuadrón de Botes Especial, habían estado durante algún tiempo reconociendo las Falkland Oriental y Occidental. Aprovechando la inteligencia ganada por ellos y bajo la protección de un bombardeo naval, el Servicio Aéreo Especial llevó a cabo un osado raid nocturno contra la isla Pebble el 15 de mayo. Se destruyeron en tierra 11 aviones argentinos.

El 20 de mayo, la principal fuerza anfibia se desplazó hacia la bahía de San Carlos aprovechando un cielo nublado y la poca visibilidad; se mantuvo un estricto silencio de radio. Mientras tanto, las Fuerzas Especiales lanzaban una serie de raids de diversión en varios puntos alrededor de la isla Falkland Oriental. Bajo la protección de fuego de artillería naval, hombres de la 3ª Brigada de Comandos de los Marines Reales, incluyendo el 2º y 3er. Batallones, el Regimiento de Paracaidistas (Batallones 2 y 3) se embarcaron en sus naves de desembarco y se dirigieron a la playa. El desembarco se hizo en cuatro playas. Los helicópteros operaron en forma continuada, moviendo abastecimientos y ayudando a establecer la cabeza de playa. La operación alcanzó una completa sorpresa táctica. 5.000 hombres fueron desembarcados a salvo y la pequeña oposición que se encontró se desmoronó rápidamente. Las pérdidas británicas en esta fase fueron dos helicópteros y sus tripulaciones.

La mañana siguiente fue de claro cielo azul, pero la fuerza de desembarco había ganado algunas pocas horas, vitales para establecer posiciones defensivas y para empezar a instalar su unidades de fuego antiaéreo Rapier. A mediodía, la Fuerza Aérea argentina empezó una serie de furiosos y prolongados ataques contra la cabeza de playa y los buques que la apoyaban.

Los aviones Sea Harrier, en patrulla de combate aéreo, proporcionaron el círculo exterior de defensa. El segundo círculo fue provisto por un par de buques conocidos como la "trampa de misiles" ubicados frente a la entrada norte del estrecho de las Falkland (Falkland Sound). Estos buques eran normalmente destructores del tipo 42, armados con sistemas de armas Sea Dart y una fragata tipo 22 con sistema de armas Sea Wolf. El siguiente círculo de defensa, que se le conoció como la "línea de los cañones", era un grupo de tres o cuatro buques dentro de la entrada del estrecho, que utilizaban todos los cañones y sistemas de

misiles que poseían para rechazar a los aviones argentinos que penetraban. Finalmente, dentro de la zona de anclaje misma (apodada "el paseo de las bombas"), donde había a menudo en un instante dado hasta ocho buques con tropas o abastecimientos, proporcionaban el último círculo de defensa los cañones de pequeño calibre y los misiles Sea Cat de los buques de asalto HMS "Intrepid" y HMS "Fearless", junto con misiles Blowpipe, ametralladoras y, especialmente, las unidades de fuego "Rapier" en la playa.

Los pilotos argentinos fueron valientes y persistentes en sus ataques y los buques de la Fuerza de Tarea sufrieron pérdidas y daños durante los primeros días después del desembarco. En la "línea de cañones" perdimos las fragatas HMS Ardent y HMS Antelope el 21 y 23 de mayo; murieron 24 hombres. Otros seis buques fueron dañados entre el 21 y el 24 de mayo. Pero los argentinos pagaron un alto precio. El 21 de mayo las fuerzas británicas derribaron alrededor de 15 aviones atacantes. Cuando los ataques se reanudaron el 23 de mayo, 10 aviones atacantes fueron destruidos. El 24 de mayo otros 18 fueron derribados.

El 25 de mayo, Día Nacional de Argentina, la Fuerza Aérea argentina hizo un esfuerzo de envergadura contra la Fuerza de Tarea. El destructor HMS Coventry había estado en la "trampa de misiles" en el noroeste y había controlado con buen éxito a Sea Harriers y derribado por su cuenta a tres aviones enemigos. El buque fue atacado a bajo nivel por oleadas de aviones Skyhawk que abrumaron sus defensas. Zozobró rápidamente. Los sobrevivientes fueron rescatados por la fragata HMS Broadword y helicópteros; murieron 19 hombres. Los ataques aéreos contra la cabeza de playa se hicieron ahora mucho menos frecuentes y las fuerzas británicas se establecieron a salvo en tierra. La batalla de San Carlos se había ganado.

Lejos de la cabeza de playa, los ataques aéreos continuaron. El 25 de mayo el buque mercante Atlantic Conveyor, que había entregado aviones Harriers a la Fuerza de Tarea y que estaba acarreando muy necesarios abastecimientos, incluyendo helicópteros, se encontraba al noreste de las Falkland. Dos misiles Exocet, lanzados desde un avión argentino Super Etendard, impactaron al Atlantic Conveyor. El buque estalló en llamas. El fuego

se extendió rápidamente y el buque fue abandonado, con la pérdida de doce vidas. Un tercer ataque contra la Fuerza de Tarea lanzado con misiles Exocet desde aviones el 30 de mayo, fué neutralizado con éxito.

De San Carlos a Fitzroy

Con el establecimiento de una firme cabeza de playa, el avance sobre Port Stanley se transformó en el próximo objetivo. Una amenaza al flanco de cualquier ataque contra Port Stanley la constituían las importantes guarniciones argentinas y aeródromo en Darwin y Goose Green. Al 2º Batallón de Paracaidistas se le dio la tarea de eliminar ese peligro por medio de una rápida operación. Durante la noche del 26 al 27 de mayo, una Compañía del 2º Batallón de Paracaidistas se apoderó de Camilla Creek House. Después de una marcha de aproximación nocturna de 12 millas, el resto del Batallón se reunió con la Compañía y reposó durante el día. Una Sección de Artillería de tres cañones ligeros de 105 mm. fue enviada por aire a la posición, para cooperar en el inminente ataque, el cual fue lanzado a las 02.00 hrs. del 28 de mayo.

El 2º Batallón de Paracaidistas empezó el ataque de Darwin con el apoyo de fuego de artillería naval. El lugar fue capturado a mitad de la tarde, pero el Batallón se vio enfrentado a un avance contra Goose Green, donde el enemigo se había atrincherado en fuertes posiciones defensivas, a las cuales había que aproximarse a través del terreno abierto de un estrecho istmo. A aviones Harrier se les dio la misión de atacar las posiciones argentinas. El Batallón de Paracaidistas fue atacado por aviones ligeros Pucará de Goose Green, uno de los cuales fue derribado por un misil Blowpipe. El Batallón, finalmente, venció la obstinada resistencia y empujó al enemigo dentro del poblado. Un oportuno ataque de los aviones Harrier ayudó considerablemente al progreso de los Paracaidistas y al día siguiente el comandante argentino se rindió. Los muertos británicos totalizaron 17.

Además de asegurar el flanco, la batalla fue importante por dos razones. Primero, nos dio la oportunidad de apreciar la capacidad combativa del enemigo. Segundo y más importante, debido a su sobresaliente desempeño contra un enemigo numéricamente superior, el 2º Batallón de Paracaidistas estableció un ascendiente psicológico sobre los argentinos, que nuestras fuerzas nunca perdieron.

En el transcurso de una notable marcha de 50 millas sobre terreno difícil, en condiciones inhóspitas, el Batallón 45 de Comandos de los Marines Reales y el 3er. Batallón de Paracaidistas conquistaron el poblado Douglas y Teal Inlet el 30 de mayo. Mientras tanto, el Servicio Aéreo Especial había establecido una base de patrullaje adelantada en el monte Kent. El Batallón 42 de Comandos de los Marines Reales, haciendo el mejor uso de los medios de transporte por helicópteros disponibles, dio un salto hacia adelante para capturar el monte Kent y el monte Challenger, accesos occidentales a Port Stanley. El mismo día, el Mayor General Moore asumió el mando de todas las operaciones terrestres. La 5ª Brigada de Infantería desembarcó el 1º de junio.

El Comandante de las Fuerzas Terrestres decidió apresurar su avance hacia Port Stanley y empeñar la 5ª Brigada de Infantería en el Sur. Cuando se descubrió que los argentinos habían evacuado el poblado de Fitzroy, el 2º Batallón de Paracaidistas se desplazó rápidamente hacia adelante para asegurarse esa zona, la cual era un importante punto en el avance hacia Port Stanley. El 1er. Batallón del 7º Regimiento de fusileros Gurkas del Duque de Edimburgo, y el resto del 2º Batallón de Paracaidistas avanzaron por mar y aire en tanto que el 2º Batallón de Guardias Escoceses, el 1er. Batallón de Guardias Galeses y unidades de apoyo logístico eran transportadas a Fitzroy por mar. La pérdida de los helicópteros Chinook en el Atlantic Conveyor había imposibilitado efectivamente la opción de transporte aéreo del grueso de la 5ª Brigada. El paso por mar era, por lo tanto, la única manera de desplazarse hacia adelante con rapidez, manteniendo el ímpetu del avance y minimizando el riesgo de un contraataque argentino. En las noches del 5 al 6 y del 6 al 7 de junio, los Guardias Escoceses y elementos de los Guardias Galeses fueron transportados con buen éxito por los buques de asalto HMS Intrepid y HMS Fearless. El despliegue del resto de los Guardias Galeses fue impedido por pésimas condiciones de tiempo. En la noche del 7 al 8 de junio, el buque de desembarco logístico de la Flota Real

Auxiliar Sir Galahad fue despachado con unidades de apoyo y el resto de los Guardias Galeses. El 8 de junio se disiparon las nubes y antes de que los últimos elementos hubieran sido desembarcados desde los buques de desembarco, los buques de la Flota Real Auxiliar Sir Galahad y Sir Tristam fueron impactados en un ataque aéreo en Fitzroy. Ambos buques fueron abandonados. El Sir Galahad, que tenía una gran cantidad de hombres a bordo, fue incendiado. 50 hombres perdieron la vida, de los cuales 32 eran del 1er. Batallón de Guardias Galeses. Los valientes esfuerzos de los pilotos de helicópteros y de las tripulaciones de botes de rescate, que llevaron sus naves una y otra vez entre las llamas y el humo enceguecedor que emergía del buque atacado, evitaron una mayor pérdida de vidas. Si no hubiera sido por el valor de los marinos y el empeño de todos aquellos que colaboraron en tierra, la pérdida de vidas habría sido mucho mayor. Más tarde, ese día, un par de aviones de patrulla Sea Harrier destruyó cuatro Mirages en el estrecho de Choiseul.

Avance sobre Port Stanley.

A pesar de los reveses anteriores en términos de pérdidas de hombres y equipo, en especial helicópteros, la primera fase de la batalla principal por Port Stanley empezó el 11/12 de junio cuando la 3ª Brigada de Comandos de los Marines Reales montó un ataque nocturno de tres Batallones. Simultáneamente, blancos más hacia el Este fueron bombardeados por buques de guerra. Como resultado de un vigoroso y agresivo patrullaje, las tropas lograron alcanzar una sorpresa inicial y después de una noche de duro combate, el 3er. Batallón de Paracaidistas se apoderó del monte Longdon. El Batallón 45 de Comandos capturó Two Sisters y el Batallón 42 de Comandos capturó monte Harriet. Las bajas británicas fueron 22 muertos y 44 heridos. Durante el día siguiente, todas estas posiciones fueron sometidas a un considerable fuego de artillería enemigo, que causó más bajas. El bombardeo no era sin embargo unilateral: las defensas argentinas fueron duramente bombardeadas por nuestra propia artillería y de noche por cañones navales.

Durante la noche del 11 al 12 de junio, el destructor misilero HMS Glamorgan se retiraba de un bombardeo a las posiciones costeras alrededor de Port Stanley, cuando fue alcanzado por un misil Exocet lanzado desde la costa. Su tripulación extinguió severos incendios y el buque continuó prestando servicios. 13 hombres murieron. Fué el último ataque directo contra un buque británico durante la campaña.

La segunda fase tuvo lugar en la noche del 13 al 14 de junio. En el norte, en otro ataque nocturno ejecutado magníficamente, el 2º Batallón de Paracaidistas capturó Wireles Rigde. Más al sur, los Guardias Escoceses tuvieron una dura lucha para capturar Tumbledown Mountain de manos de un batallón regular de Marines argentinos cuyos emplazamientos de ametralladoras, duramente defendidos, presentaron una fiera resistencia durante varias horas. Los Guardias Escoceses conquistaron sus objetivos y los Gurkas se desplazaron para tomar el monte William en el sureste. En esta fase final perdimos 20 hombres.

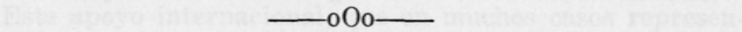
Grandes cantidades de soldados enemigos abandonaron sus posiciones, depusieron sus armas y se pararon por todas partes, desconsolados. Las tropas británicas continuaron hasta el borde de Port Stanley, donde recibieron orden de detenerse y de disparar sólo en defensa propia, para evitar la lucha dentro de la ciudad y entre la población civil. Poco después, se informó de banderas blancas en Port Stanley y el general Moore aceptó la rendición argentina.

—oOo—

CRONOLOGIA

2 de abril	Argentina invade las islas Falkland.
3 de abril	Argentina invade Georgia del Sur. Las Naciones Unidas aprueban la Resolución Nº 502 del Consejo de Seguridad. Primer avión de transporte de la Real Fuerza Aérea llega a la isla Ascensión.
5 de abril	Primeros buques de la Fuerza de Tarea parten desde el Reino Unido.
12 de abril	Se hace efectiva la zona de exclusión marítima de 200 millas.
23 de abril	El Gobierno previene a Argentina que cualquier aproximación de buques de guerra o aviones militares que puedan significar una amenaza para la Fuerza de Tarea serán tratados en la forma que sea apropiada.
25 de abril	Fuerzas británicas recapturan Georgia del Sur; submarino Santa Fe atacado e inutilizado.
30 de abril	Se hace efectiva la zona de exclusión total.
1º de mayo	Primer ataque a las Falkland por Vulcans, Sea Harriers y buques de guerra. Primer avión argentino derribado.
2 de mayo	Buque general Belgrano hundido por submarino HMS. Conqueror.
4 de mayo	Destructor HMS Sheffield alcanzado por misil Exocet; después se hunde.
7 de mayo	El Gobierno previene a la Argentina que cualquier buque de guerra o avión militar argentinos a más de doce millas de la costa de Argentina será considerado hostil y estará expuesto a ser tratado como tal.
9 de mayo	Dos Sea Harriers hunden al pesquero Narwal que había estado espiando a la Fuerza de Tarea.
11 de mayo	La fragata HMS Alacrity hunde al buque de abastecimiento Cabo de los Estados en el estrecho de las Falkland.
14/15 de mayo	Raid nocturno de las Fuerzas Especiales en la isla Pebble. 11 aviones argentinos destruidos en tierra.
21 de mayo	La 3ra. Brigada de Comandos establece una cabeza de playa en San Carlos; se pierde la fragata HMS Ardent; destruidos alrededor de 15 aviones argentinos.
23 de mayo	La fragata HMS Antelope es dañada (se hunde el 24 de mayo); 10 aviones argentinos destruidos.

24 de mayo	18 aviones argentinos destruidos; algún daño a los buques.
25 de mayo	Se pierde el destróyer HMS Coventry y el Atlantic Conveyor es alcanzado por un misil Exocet (se hunde el 28 de mayo); 8 aviones argentinos destruidos.
28 de mayo	El 2º Batallón de Paracaidistas recaptura Darwin y Goose Green.
30 de mayo	El Batallón 45 de Comandos se apodera del poblado Douglas; el 3er. Batallón de Paracaidistas captura Teal Inlet; el Batallón 42 de Comandos avanza hasta monte Kent y monte Challenger.
1º de junio	La 5ª Brigada desembarca en San Carlos.
8 de junio	Los buques auxiliares Sir Galahad y Sir Tristam impactados en Fitzroy; 10 aviones argentinos destruidos.
11/12 de junio	Monte Harriet, Two Sisters y monte Longdon capturados; destructor HMS Glamorgan alcanzado por un Exocet emplazado en la costa, dañado pero en condiciones de servicio.
13/14 de junio	Tumbledown Mountain, Wireless Ridge y monte William capturados. General Menéndez se rinde.
20 de junio	Capturada Thule del Sur.
25 de junio	Mr. Hunt, Comisionado Civil, regresa a Port Stanley.



SEGUNDA PARTE. LAS LECCIONES

Introducción

La campaña de las Falkland fue única en muchos aspectos. Debemos ser cautos, por lo tanto, en decidir qué lecciones de ella son de importancia para la prioridad principal de defensa del Reino Unido: nuestro rol dentro de la OTAN contra la amenaza de la Unión Soviética y sus aliados. Los ingredientes básicos del éxito estuvieron presentes desde el principio: una firme resolución; flexibilidad en las fuerzas, equipos y tácticas; ingeniosidad humana y oficiales y hombres bien entrenados.

Desde el comienzo, el Gobierno estuvo alentado por la comprensión y apoyo de sus socios en la Comunidad Europea, nuestros aliados de la OTAN y, en forma no menor, por nuestros amigos de la Comunidad Británica. Este apoyo internacional, que en muchos casos representaba una clara elección de principios en cuanto a intereses materiales por parte de los gobiernos interesados, fue de valor para hacer ver a los líderes argentinos la amplitud de su aislamiento internacional. Esto también se extendió en algunos casos hasta el suministro de ayuda material, que fue de beneficio directo para la Fuerza de Tarea.

La campaña proporcionó la primera experiencia de combate en la edad de los misiles a la Marina Real. En San Carlos, las fuerzas británicas emprendieron la primera operación anfibia en gran escala de muchos años. En las batallas terrestres por Port Stanley, ellas tuvieron la experiencia de una batalla de infantería con la fuerza de una brigada, en condiciones climáticas extremas. Nuestro análisis de la campaña continúa; algunas nuevas lecciones han sido aprendidas; muchas lecciones antiguas han sido corroboradas. Los párrafos siguientes

describen las principales lecciones y los pasos que estamos dando para sacar provecho de ellas.

Dirección de la Crisis y Comando y Control

El manejo superior de la crisis estuvo a cargo de un pequeño grupo de ministros presidido por la Primer ministro, el cual se reunió casi a diario. El Procurador General asistía a las reuniones cuando se necesitaba asesoría legal. Entre los que asistían, siempre estuvo incluido el Jefe del Estado Mayor de la Defensa, como el principal asesor militar del Gobierno. Este grupo de ministros garantizó que los hilos diplomáticos, económicos y militares de nuestra política estuvieran adecuadamente coordinados. En el aspecto militar, él estableció claras directrices dentro de las cuales los comandantes debían conducir las operaciones, sin hacer ningún intento de querer dirigir la batalla desde 8.000 millas de distancia. Esta corta y clara cadena de mando hizo posibles rápidas reacciones frente a los sucesos y a las necesidades de las fuerzas en el Atlántico sur.

Un efectivo control político y el Alto Mando de la Operación requería de buenas comunicaciones entre el Reino Unido y la Fuerza de Tarea. Quedó demostrada la vital importancia de las comunicaciones vía satélite para operaciones conducidas a gran distancia. Hubo ocasiones durante la campaña de las Falkland en que el flujo del tráfico de telecomunicaciones con la Fuerza de Tarea amenazó exceder la capacidad de los sistemas disponibles. Esto nunca llegó a retrasar la transmisión de mensajes operativos de importancia, pero sí afectó a otro tipo de tráfico. Actualmente estamos planeando adquirir un nuevo satélite militar británico e instalar un terminal en todo buque de guerra importante de superficie, lo cual será un progreso significativo. A medida que la Fuerza de Tarea navegaba hacia el sur se hizo cada vez más importante recibir frecuentes y detallados informes de situación desde la zona de operaciones, tanto en calidad de antecedentes generales para quienes debían tomar decisiones en Whitehall, así como una base esencial para oportunos y precisos anuncios al Parlamento y a los medios de comunicación sobre los sucesos en el Atlántico sur. Comandantes sometidos a una fuerte presión local no estuvieron siempre en condiciones de proporcionar estos antecedentes; para el futuro, estamos considerando cómo podrían ellos quedar habilitados para hacerlo. No tenemos, por supuesto, la intención de imponer ninguna dirección detallada en las acciones en campaña, lo que debe continuar siendo responsabilidad de cada comandante, en el lugar de la acción.

Hemos estudiado la dirección de la crisis cuidadosamente. En particular, hemos revisado la efectividad de la coordinación entre las Instituciones y el enlace entre el Ministro de Defensa y los cuarteles generales en campaña, el que, en este caso, fue el Cuartel General del Comandante en Jefe de la Flota. En todo asunto importante, los organismos de Gobierno y los militares trabajaron extremadamente bien durante la crisis.

Hombres

El factor más importante en el buen éxito de la Fuerza de Tarea, fue la habilidad, resistencia y resolución desplegadas por cada miembro de las Fuerzas Armadas. El valor de las Fuerzas Armadas profesionales, voluntarias, altamente entrenadas y cuidadosamente seleccionadas, quedó demostrado ampliamente. El entrenamiento especializado de una proporción substancial de la fuerza de desembarco —como fue el caso de los Comandos— fue una ventaja significativa. La calidad del combatiente británico quedó demostrada: en la defensa del desembarco en San Carlos; por el decidido asalto contra posiciones enemigas duramente defendidas en Goose Green; por la notable serie de ataques nocturnos antes de la caída de Port Stanley y por el sobresaliente desempeño de los pilotos de aviones Harrier y de helicópteros.

La forma como la Fuerza de Tarea respondió a los numerosos desafíos y dificultades con que se encontró, justifica plenamente la prioridad que nosotros atribuimos al entrenamiento en todos los niveles, desde la enseñanza de destrezas individuales hasta ejercicios en gran escala. La campaña destacó la importancia de la resistencia física y mental. Para alcanzar y mantener esto, necesitamos mantener el alistamiento y el entrenamiento al nivel más alto posible.

Operaciones marítimas

Las operaciones navales de la Fuerza de Tarea fueron guiadas por tres principios establecidos de la guerra en el mar: contención de las fuerzas enemigas, defensa en profundidad y mantención de la iniciativa. El desarrollo de la campaña puso énfasis en la pertinencia de estos principios, en la importancia de una flota bien balanceada, en la capacidad de la Flota Auxiliar para reaprovisionar a los buques de la Marina Real en el mar y en el apoyo de buques de la Marina Mercante. Los aspectos más relevantes del desempeño de los buques de guerra y de la defensa aero-naval se analizan en los párrafos: "Buques de guerra" y "Defensa aérea", más adelante.

Guerra Anfibia

La experiencia ganada por la Marina Real y los Marines Reales durante su amplio entrenamiento previo en operaciones anfibias fue vital. Los desembarcos en San Carlos demostraron claramente la capacidad de los buques de asalto HMS Fearless y HMS Intrepid para lanzar y apoyar operaciones anfibias, así como el valor de los buques mercantes convenientemente adaptados para complementar a los buques logísticos de desembarco. La 3ª Brigada de Comandos, reforzada con los batallones de Paracaidistas Nº 2 y 3 y otros elementos, demostró ser idealmente adecuada para la misión. Los helicópteros desplegados con las fuerzas de desembarco desempeñaron un papel inapreciable. El tiempo atmosférico, terreno y condiciones similares, para desembarcar lejos de puertos establecidos, fueron muy parecidos a las condiciones que las fuerzas británicas deben enfrentar en Noruega, en el flanco Norte de la OTAN. El buen éxito de la campaña de las Falkland confirma nuestra confianza y la de nuestros aliados, en la capacidad de las fuerzas anfibias británicas para reaccionar con rapidez y eficiencia en emergencias producidas tanto dentro como fuera del área de la OTAN.

Submarinos con Propulsión Nuclear

Nuestros submarinos nucleares jugaron un papel fundamental. Después del hundimiento del "General Belgrano", la flota argentina de superficie no tomó más parte en la campaña. Los submarinos nucleares fueron instrumentos flexibles y poderosos, a través de toda la crisis, planteando una amenaza en toda el área, la cual los argentinos no pudieron medir y a la que tampoco pudieron oponerse. Su velocidad e independencia de apoyo significó que ellos fueran los primeros medios en llegar al Atlántico sur, lo que nos permitió tempranamente declarar la zona de exclusión marítima. Ellos proporcionaron también valiosa inteligencia en toda la zona de exclusión.

Operaciones Terrestres

Los factores más decisivos en la guerra terrestre fueron el alto nivel de entrenamiento individual y la idoneidad de las fuerzas terrestres junto con las dotes de mando y la iniciativa, desplegadas en especial por los oficiales jóvenes y los suboficiales. La campaña destacó la importancia de las operaciones nocturnas y del patrullaje agresivo, factores que fueron particularmente decisivos durante la resuelta serie de ataques alrededor de Port Stanley, donde los asaltos fueron conducidos contra un enemigo preparado, con campos de tiro despejados. Una cantidad de lecciones se verá reflejada en las prioridades de entrenamiento y en los planes de equipamiento futuros. Los actuales tipos de armas demostraron ser efectivos, pero la infantería necesita ser apoyada en el ataque por un mayor poder de fuego, tanto directo como indirecto. Los proyectiles Milan y las armas antitanque de 66 mm. demostraron ser altamente eficientes contra posiciones enemigas preparadas; pero también se hace necesario contar con un arma de ataque de zona, tal como un lanza granadas.

La infantería no habría sido capaz de alcanzar sus objetivos sin el apoyo que recibió de la artillería y del bombardeo naval. La capacidad de los cañones ligeros de 105 mm. para efectuar un fuego instantáneo y preciso, de noche o a través del humo y la niebla, contribuyó sig-

nificativamente al colapso final de la moral argentina. Su importancia fue destacada por los mandos de todos los niveles que requirieron de este apoyo de fuego.

Fuerzas Especiales

El Servicio Aéreo Especial y el Servicio de Botes Especial tuvieron un papel clave en la campaña. Ellos operaron adelantados a las fuerzas principales terrestres, para reunir inteligencia esencial y también para llevar a cabo raids en grandes extensiones, a fin de confundir y desorganizar a las fuerzas argentinas. Esta táctica tuvo un notable buen éxito en el apoyo a la Fuerza de desembarco, la que llegó a la playa virtualmente sin oposición en San Carlos. Más tarde, se adelantaron a las fuerzas principales para reconocer las alturas alrededor del monte Kent, desde el cual se lanzó el ataque final contra las posiciones argentinas, frente a Port Stanley.

En las circunstancias más exigentes, las Fuerzas Especiales fueron probadas a fondo en las destrezas y tácticas que ellas emplearán en cualquier guerra futura dentro del área de la OTAN. Su respuesta ha justificado nuestra confianza de que los actuales métodos de selección y entrenamiento producen Fuerzas Especiales que están bien preparadas para las obligaciones que se les pueden asignar en una guerra general. La combinación en una misma patrulla de destreza para recolección de inteligencia, junto con la capacidad para llevar a cabo incursiones altamente destructivas, proporciona a los comandantes militares un arma flexible y potente. Esto fue confirmado por la experiencia adquirida en las Falkland, la cual proporcionó también útiles lecciones para el futuro, en particular en cuanto a mejoras en el equipamiento.

Equipamiento

Los sistemas de armas dependen para su efectividad no sólo de sus características particulares, sino que también de un concienzudo y realista entrenamiento de sus sirvientes, del mantenimiento en todos los escalones y de repuestos. Las Fuerzas Armadas están organizadas y equipadas en forma primordial para operaciones en el área de la OTAN, en contra de fuerzas del Pacto de Varsovia. En el Atlántico sur, ellas enfrentaron un desafío diferente. En especial los aviones, pero también otros equipos fueron constantemente requeridos para llevar a cabo tareas fuera de lo común, que eran importantes para las operaciones. Los efectos de una larga travesía por mar y la humedad, sobre los misiles basados en tierra, sobre los equipos electrónicos y otros, tuvieron que ser superados. Por otra parte, algunas condiciones fueron más fáciles que lo que hubieran sido en operaciones de la OTAN. Por ejemplo: la virtual ausencia de contra medidas electrónicas por parte de los argentinos.

No obstante, la campaña proporcionó una oportunidad única para probar nuestros equipos en combate. Nuestros expertos han valorado el desempeño de los equipos y de sus elementos accesorios de apoyo. Generalmente, los sistemas de equipos y armas se comportaron bien, en especial en circunstancias exigentes; tan bien como se esperaba y a veces mejor. La disponibilidad operativa de los equipos fue impresionante. En la mayoría de los casos se confirmó la necesidad de mejoras ya programadas. En el resto de este capítulo se discute la forma cómo funcionaron las armas y equipos principales y la contribución del material en los papeles que debió desempeñar.

Buques de Guerra

Las operaciones en apoyo de un desembarco anfibio dentro del radio de acción de aviones enemigos y sin el apoyo de aviones equipados con sistemas de alarma temprana, o aviones caza para todo tiempo basados en tierra, corren el riesgo inevitable de la pérdida de buques. Además de los cuatro buques de guerra, uno de la Flota Real Auxiliar y un buque mercante que se perdieron, otros ocho buques de guerra y dos buques de la Flota Real Auxiliar sufrieron daños de diversa magnitud. Ver Anexo C. En la mayoría de los casos, estos buques continuaron tomando parte en las operaciones, causando grandes daños, gracias a los esfuerzos de sus tripulaciones, ayudadas por equipos especialistas. Los portaviones HMS "Hermes" e HMS "Invencible" fueron buques efectivos y flexibles del mando y proporcionaron buenas

plataformas para operaciones aéreas. Por ejemplo, el 1º de mayo, el HMS "Hermes" hizo operar doce aviones Sea Harriers en el ataque contra Port Stanley y Goose Green; sin embargo, una hora después de su regreso a la nave, los mismos aviones estaban de nuevo en el aire en patrullaje defensivo.

En nuestra apreciación de las lecciones que se pueden extraer para diseño de buques, hemos aprovechado un valioso estudio independiente llevado a cabo por miembros de la Junta Tecnológica de la Marina, pertenecientes al Consejo Asesor Científico de la Defensa. Está claro que los buques de la Marina Real son plataformas fuertes y confiables, capacitados para operar en forma continuada en el mar aún en las más difíciles condiciones climáticas. No se han identificado defectos de diseño fundamentales. Ha habido comentarios sobre el uso del aluminio en la construcción de buques. Lo cierto es que se usó aluminio en la superestructura de las fragatas clase 21 y en menor medida en unas pocas otras clases; pero no en los destructores tipo 42, tal como el HMS "Sheffield". Además, el aluminio es empleado a veces para compartimentos estancos menores, no estructurales, escaleras y conductos de ventilación. Mediante el uso del aluminio es posible hacer significativas reducciones en el peso de los buques, sobre la línea de flotación; pero se ha comprobado que este metal pierde firmeza en los incendios, por lo cual su uso en gran escala en la construcción de buques de guerra para la Marina Real se interrumpió hace muchos años. De todas maneras, no hay evidencia de que él haya contribuido a la pérdida de ninguna nave.

Se han aprendido algunas importantes lecciones acerca de la rápida difusión del fuego y del humo en los buques y sobre el empleo de materiales que han demostrado ser peligrosos en los incendios. Cables apropiados en buques más antiguos, pueden ahora resultar inflamables; este riesgo puede reducirse considerablemente en los nuevos buques. Tenemos ahora en nuestro poder estudios urgentes destinados a mejorar la supervivencia de los buques existentes y a incorporar las lecciones aprendidas en futuros diseños. Ejemplos de medidas que se tomarán incluyen: mejoramiento de las zonas de incendio; cambios en el diseño de puertas impermeables y escotillas;

aumento de la cantidad de escotillas de escape; compartimentos estancos más herméticos al humo; reubicación de los estanques de combustible; reducción de los materiales inflamables; más equipos contra incendios; aparatos de respiración y equipos de respiración personales.

Aviones

Harrier. 28 Sea Harriers y 14 Harrier GR 3s de la Real Fuerza Aérea fueron desplegados en total en el Atlántico sur. Más de 1.100 misiones de patrullaje aéreo de combate y 90 operaciones de apoyo ofensivo estuvieron a cargo de los Sea Harriers. 125 ataques terrestres y salidas de reconocimiento tácticas realizaron los Harriers GR 3s. Estos aviones tuvieron un éxito de gran importancia: demostraron ser flexibles, firmes, confiables y efectivos. Los Sea Harriers, que están destinados fundamentalmente para la defensa aérea fueron empleados también en roles de ataque terrestre y de reconocimiento. Los Harriers GR 3s, aviones de empleo en especial para ataque terrestre, fueron convertidos en una semana para el uso de misiles aire-aire Sidewinder AIM 9L, en funciones de defensa aérea. Existió una disponibiilidad de 95% de aviones al comienzo de cada día y el 99% de las misiones aéreas planificadas se cumplió. Los Sea Harrier se demostraron más que capacitados para enfrentar a los aviones convencionales de ala fija argentinos, de los cuales destruyeron 20 confirmados y 3 probables. De estos, 16 y 1 respectivamente son atribuidos a los misiles Sidewinder AIM 9 L. Seis Sea Harriers fueron destruidos, de los cuales dos fueron derribados por fuego enemigo, uno por fuego de armas menores y otro por un misil Roland tierra-aire. Se perdieron también tres GR 3s por fuego antiaéreo terrestre del enemigo. La mayor parte de los aviones empeñados en apoyo ofensivo se recuperó de los daños recibidos del intenso fuego de armas antiaéreas del enemigo. Se demostró que son necesarias algunas mejoras en los Sea Harriers, para darles más autonomía de vuelo, mayor capacidad de carga de armas y mejor radar. Como resultado, los Sea Harrier, empezando con aquellos ya instalados en el HMS Illustrious, tienen una mayor autonomía de vuelo, por habérseles equipado con estanques desprendibles más grandes y más ar-

mamento, por la instalación de cuatro misiles Sidewinder en lugar de dos. Están programadas mejoras en los Sea Harriers en cuanto a sistemas de radar y de recepción de radar de aviso.

Nimrod. El avión de patrullaje marítimo Nimrod se adaptó para una capacidad de reabastecimiento de combustible aire-aire efectiva; 16 aviones han sido modificados de esta manera. Su capacidad general ha sido aumentada con esto y con el agregado de ayudas visuales, mejoras en los equipos de navegación y una variedad de armas, que incluyen Harpoon, Stingway y Sidewinder. En total, 34 Nimrods serán finalmente modificados, a fin de capacitarlos para transportar misiles contra buques y aire-aire. El radar Searchwater de los Nimrods, tuvo un buen rendimiento, lo que permitió a las tripulaciones controlar buques a largas distancias y zonas de empleo de misiles de posibles buques de guerra enemigos. La capacidad plena de este radar está siendo desarrollada y explotada.

Helicópteros. Se emplearon alrededor de 200 helicópteros de distintos tipos (Sea King, Wessex, Lynx, Gazelle, Wasp, Scout y Chinook). Después de la pérdida de tres Chinooks y de seis Wessex en el Atlantic Conveyor, hubo escasez de helicópteros para apoyar a las fuerzas terrestres, aún cuando un escuadrón de helicópteros antisubmarinos Sea King había sido convertido para misiones de apoyo. Una ilustración gráfica de la capacidad de los Chinooks la proporcionó el único aparato que se salvó del hundimiento del Atlantic Conveyor; sin repuestos ni apoyo terrestre voló 109 horas en condiciones de combate, transportando hasta 80 hombres armados en cada vuelo. Además, los helicópteros estaban fuertemente empeñados en la guerra antisubmarina y contra buques de superficie, logística, búsqueda y rescate, evacuación de bajas y misiones de reconocimiento o apoyo. Los helicópteros navales operaron a una frecuencia de tres veces superior a la de tiempo de paz. Los Lynx se desempeñaron bien y el Sea King Mk4, con su gran capacidad de transporte de carga interna y externa, fue particularmente útil. De los helicópteros del Ejército, el Gazelle está diseñado para ser usado principalmente como

un aparato de reconocimiento y de comando y comunicación. Sin un armamento ofensivo y en un territorio desprovisto de cubierta natural, este aparato demostró ser vulnerable al fuego terrestre; estamos actualmente estudiando formas de mejorar su capacidad de supervivencia en el campo de batalla.

Defensa Aérea

La batalla por la superioridad del aire fue vital para el buen éxito de la campaña. En las operaciones de la OTAN del Atlántico oriental, la Marina Real puede ser apoyada por aviones basados en tierra y cuando esté disponible, con el poderío de la Marina de los Estados Unidos. En el Atlántico Sur, la Fuerza de Tarea se vio enfrentada con una eficiente Fuerza Aérea de más de 200 aviones de primera línea; su mayor desventaja fue la escasez de aviones de combate y la falta de un sistema para la guerra antielectrónica. Los aviones Sea Harriers estaban en inferioridad de seis a uno. Los aviones para guerra antielectrónica no pudieron desplegarse. La Fuerza de Tarea tuvo que depender de una mezcla de sistemas para su defensa aérea. Estos incluían sistemas de detección electrónica, aviones de combate, equipos de contra medidas electrónicas, misiles de corto y mediano alcance, cañones de calibre mediano y, finalmente, sistemas de defensa local de corto alcance tales como cañones de fuego rápido y lanza-misiles portátiles. En su conjunto, estos sistemas destruyeron un total confirmado de 72 aviones enemigos, además de 14 probables. En el momento del asalto final a Port Stanley, la Fuerza Aérea argentina había sido efectivamente neutralizada como fuerza combatiente. Nuestras estimaciones de las pérdidas aéreas de Argentina y el comportamiento de los sistemas individuales de misiles se muestran en el Anexo B.

La eficacia de los misiles de defensa aérea de alcance medio, Sea Dart quedó demostrada por los ocho aparatos que derribaron. La conocida capacidad del sistema refrenó también muchos ataques y forzó a los aviones argentinos a volar a baja altura, lo que los hizo blancos más fáciles para otros sistemas antiaéreos, a menudo evitaron que las espoletas de sus bombas funcionaran. Hay

algunos aspectos en que los Sea Darts pueden ser mejorados; esto ya está resuelto o en vías de estudio.

El eficiente sistema de defensa local Sea Wolf, aunque diseñado principalmente como un arma de defensa propia contra misiles, fue usado contra aviones en ataque a baja altura. En este tipo de empleo, derribó a cinco aviones argentinos. No se presentaron oportunidades para utilizar los Sea Wolf contra misiles. La flexibilidad de este sistema quedó demostrada por la rapidez con la cual se adaptó para enfrentarse con ataques de aviones a baja altura. Un paquete de mejoras para el Sea Wolf ya está listo.

Según se reconoce anteriormente, la falta de un sistema de guerra antielectrónica fue una seria desventaja frente a ataques aéreos argentinos a muy baja altura, especialmente en San Carlos, donde los radares desplegados sufrieron muchas interferencias desde las alturas circundantes. La falta de este sistema resultó ser una importante limitación en la capacidad de la Fuerza de Tarea para enfrentarse con la amenaza de misiles Exocet, por medio de la interceptación de los aviones que lo transportaban, antes que el misil pudiera ser lanzado. La dificultad para garantizar la detención de aviones en vuelo a baja altura indicó como prudente que los portaaviones operaran bien al Este de las Falkland, lo que limitó el tiempo de patrullaje de los Sea Harrier. Esta deficiencia ha sido remediada ahora en parte por el despliegue en el HMS Illustrious de dos helicópteros Sea King equipados con radares Searchwater modificados, los que junto con el despliegue de Sea Harrier con mayor autonomía de vuelo, representan una importante mejora en nuestra capacidad de defensa aérea transportada en portaviones. Mayores medidas para mejorar la capacidad de guerra antielectrónica de la flota se detallan en la Tercera Parte. Adicionalmente, el sistema de guerra antielectrónica MK 3 instalado en aviones Nimrod, será desplegado en el Atlántico oriental a partir de 1984, a continuación de despachos iniciales a fines de 1983. En las Falkland tenemos ahora nuevos radares y aviones Phantom de la Real Fuerza Aérea, los cuales, cuando se encuentran en patrullaje de combate, pueden proporcionar algo de aviso temprano ante ataques aéreos a baja altura.

La amenaza representada por el misil Exocet a ras de agua, fue bien comprendida desde antes de las operaciones; la Fuerza de Tarea disponía de contramedidas para enfrentarlo. Equipos electrónicos adicionales y otras medidas, fueron ideados con gran rapidez y enviados al Atlántico Sur. Por ejemplo, se empleó challa metálica ampliamente, con muy buen éxito. Para el futuro, el sistema Sea Wolf mejorado, ya en producción, tendrá una capacidad en todo tiempo contra misiles a baja altura; se dispone de varios programas para mejorar nuestra capacidad de contra medidas electrónicas a bordo de buques. El equipamiento con medios para guerra electrónica mejorará también la capacidad de los buques de la Marina Real para enfrentar esta amenaza.

Otras áreas de mejoramiento que han sido identificadas en el campo de la defensa aérea a bordo, incluyen:

a) La necesidad de un sistema de armas de defensa local para unidades de alto costo. Como una medida provisoria, se ha montado el sistema de cañones norteamericano Vulcan-Phalanx en los buques HMS Illustrious y HMS Invencible; cañones para defensa contra ataques aéreos a baja altura han sido acomodados en una cantidad de otros buques. Nuestros planes para el futuro se describen en la Tercera Parte.

b) Se necesita un entrenamiento más realista. En particular, todos los buques necesitan ser equipados con una amplia variedad de equipos entrenadores a bordo, para que la Marina Real pueda optimizar el funcionamiento de sus sistemas de alta tecnología. Se necesita contar también para el entrenamiento en tiempo de paz de los sirvientes de sistemas de armas de defensa, con blancos más reales.

c) Las mejoras previstas incluyen también a los sistemas de radar de vigilancia a bordo de buques y a los sistemas de control de armas. Varios perfeccionamientos están siendo examinados con urgencia.

En lo que respecta a defensa aérea basada en tierra, el sistema Rapier dio un buen resultado y tuvo una gran importancia en la campaña. Fue empleado sólo en forma óptima para proporcionar defensa aérea de baja altura basada en tierra, después de los desembarcos del 21 de mayo. Las condiciones en que debió trabajar el Rapier, fueron severas. El sistema había estado expuesto al rigor de un largo viaje por mar y carecía de su segunda línea de apoyo. Los ataques aéreos enemigos eran llevados a cabo generalmente a menos de 30 metros de altura, a menudo en valles cubiertos de neblina y con poca luz. Sin embargo, logró derribar, confirmadamente 14 aparatos y seis probables. Varios adelantos en la confiabilidad del sistema y en su velocidad de reacción se han desarrollado ya y están siendo incorporados a los Rapiers en el Reino Unido y en Alemania. También hemos planificado durante algún tiempo, introducir más tarde, durante la presente década, una nueva serie de mejoras en el misil, su espoleta, los radares y la capacidad del sistema contra blancos múltiples.

El Blowpipe es un sistema de misiles de defensa local destinado a ser manejado por un hombre en forma portátil, a distancias limitadas. Durante esta campaña fue empleado ampliamente contra blancos que se cruzaban con gran velocidad, para lo cual no fue diseñado y estuvo sometido a un mal trato mayor de aquel para el que fue diseñado para soportar. A pesar de esto, derribó nueve aparatos enemigos y dos probables. La experiencia de la campaña ha confirmado la necesidad de una serie de mejoras, ya diseñadas, las que incluyen perfeccionamientos en la carga útil del misil y su motor, así como la introducción de una unidad de puntería mejorada y un dispositivo de alerta. Estos mejoramientos se completarán por etapas en el curso de los próximos seis años.

Guerra contra Buques de Superficie

El predominio estratégico de los submarinos de propulsión nuclear y su desempeño crucial en la campaña, fueron ya descritos anteriormente. Fuera del hundimiento del crucero General Belgrano, la acción de superficie se redujo a acciones contra embarcaciones de patrullaje y pequeños buques mercantes. El proyectil guiado Sea Skua aire-mar, montado en helicópteros, fue empleado por primera vez y dio un excelente resultado. Logró ocho impactos con ocho disparos, destruyó una embarcación de patrullaje y dañó seriamente a otros dos buques argentinos. El cañón 4.5″ también se demostró preciso y efectivo en su rol contra embarcaciones de superficie.

Guerra Antisubmarina

Frente a la amenaza de submarinos argentinos, los buques y aviones de la Fuerza de Tarea llevaron a cabo amplias operaciones antisubmarinas. Quedó demostrada nuestra capacidad para cumplir en forma sostenida tales operaciones. Durante estas operaciones resaltaron las dificultades para actuar en la guerra antisubmarina en aguas poco profundas. Hemos programado ya una cantidad de mejoras de nuestra capacidad antisubmarina y se examinará cuáles otras son necesarias en la actualidad.

Guerra Terrestre

En general, las fuerzas terrestres comprobaron que la mayor parte de su equipamiento estaba bien diseñado para resistir el rudo trato que debió recibir en las Falkland. De especial interés fueron:

a) *Movilidad*. Las fuerzas terrestres dependieron fuertemente de los helicópteros y vehículos a oruga para sus desplazamientos. Los vehículos a oruga para reconocimiento de combate Scorpion y Scimitar, dieron muy buen resultado en terrenos pantanosos, cubriendo cada uno un término medio de 350 millas. Un vehículo resistió una granada que cayó a un metro y medio de distancia; otro pasó por encima de una mina que dañó seriamente al vehículo, pero no causó bajas en el personal. El tractor de combate de los ingenieros fue también un vehículo esencial y efectivo en el exigente terreno de las Falkland. El amplio uso de las minas por el Ejército argentino, fue un problema notable. Un estudio de la capa-

cidad del Ejército para abrir brechas en campos minados en forma rápida se había preparado antes de la campaña.

b) *Apoyo de artillería y de fuego naval.* El principal apoyo de artillería basada en tierra para las fuerzas terrestres lo proporcionó el cañón ligero de 105 mm., el cual junto con su munición, fue desplegado principalmente por medio de helicópteros. Su funcionamiento fue excelente. Las cinco baterías empleadas dispararon cerca de 17.500 tiros. Algunas piezas dispararon hasta 500 tiros en 24 horas. Los buques de la Fuerza de Tarea dispararon 8.000 tiros en preciso apoyo de fuego naval, de ataque contra blancos terrestres.

c) *Armas antiblindaje y personales.* Los fusiles automáticos y las ametralladoras de empleo general demostraron ser armas menores efectivas, a pesar de que el peso de las armas y su munición presentaron problemas físicos y logísticos en tan desfavorable terreno. Estos inconvenientes se reducirán considerablemente con las nuevas armas menores que entrarán en servicio a mediados de la década del 80. El mortero de 81 mm. se demostró versátil y efectivo. Aunque no se utilizaron en su rol principal antiblindaje, las armas antiblindaje tales como el Milan fueron muy efectivas contra fuertes posiciones defensivas.

d) *Combate nocturno.* Se demostró la necesidad de más equipo para combate nocturno. Desde el conflicto, hemos emitido órdenes para la adquisición de anteojos de visión nocturna de empleo general para la infantería y anteojos para vuelo nocturno para la aviación de Ejército. Están programadas más adquisiciones de ambos tipos.

e) *Vestuario de combate.* En las condiciones de exigencia extrema del invierno de las islas Falkland, se detectó una cantidad de defectos en el vestuario y equipo personal. El reemplazo de algunos de estos elementos ya comenzó.

Guerra aero-terrestre

Aunque sólo hubo limitadas oportunidades para observar la efectividad de nuestro poder aéreo basado en tierra, en condiciones de combate, se sacaron diversas lecciones, tanto de nuestras operaciones como de las de los argentinos, que son importantes para futuras políticas de adquisiciones. Las principales de ellas son:

a) *Ataques contra aeródromos.* En las misiones de bombardeo de más larga distancia nunca realizadas, bombarderos Vulcan atacaron el aeródromo de Port Stanley; pero con bombas de sólo 1.000 libras, ellos no pudieron clausurar la pista por más de un corto período. Se destacó la necesidad de un arma de neutralización contra aeródromos, como el JP 233.

b) *Supresión de defensa.* Aunque los aviones de combate fueron tempranamente equipados con lanzadores de challa metálica y bengalas así como algo de equipo de contramedidas electrónicas, que demostraron ser vitales en esta oportunidad, la falta de armas de supresión de defensas contra radares de ataque enemigo, expuso a los aviones Harrier a un fuerte y preciso fuego desde tierra. Los ataques de los Vulcans se hicieron contra radares próximos a Port Stanley, utilizando misiles antirradiación Shrike con algún éxito. Hemos incluido en nuestros futuros planes la adquisición de misiles antirradiación.

c) *Apoyo aéreo estrecho.* La campaña dejó en descubierto las limitaciones del método tradicional de control aéreo adelantado en operaciones de apoyo aéreo estrecho. En las últimas etapas, se utilizó marcación de blancos por medio de equipos láser desde tierra, lo cual permitió a las bombas guiadas por láser lograr impactos directos en sus objetivos. En el futuro, se mejorarán las comunicaciones tácticas tierra-aire y se estudiará más a fondo el sistema de demarcación de blancos por medio de rayos láser.

d) *Reconocimiento aéreo.* La ausencia de una capacidad de reconocimiento aéreo permanente sobre el territorio fue una desventaja en la campaña. La falta de información precisa resultante, en cuanto al dispositivo enemigo, representó un riesgo adicional para las fuerzas terrestres. Tenemos programado mejorar nuestra capacidad de reconocimiento táctico.

e) *Misiles a ras de agua.* La campaña demostró el poder de los misiles a ras de agua, lanzados desde aviones. Hemos equipado ya una cantidad de aviones Nimrod con el misil contra buques Harpoon y se mejorará más nuestra capacidad actual en este campo, mediante la pronta adquisición del misil avanzado Sea Eagle, el cual tiene un mayor alcance y más capacidad de discriminación que el Exocet.

Obtención de elementos e improvisación.

En las circunstancias excepcionales de la campaña, nuestro proceso de adquisiciones demostró ser adaptable para dar satisfacción a una amplia gama de necesidades militares ante breves plazos. Nuevos pedidos operativos fueron satisfechos en tiempo record, mediante la ágil disponibilidad de un amplio espectro de expertos científicos y de ingeniería en los establecimientos de investigación del Ministerio de Defensa y los completos recursos de la industria de defensa del Reino Unido. La campaña demostró el valor de una industria de defensa nacional de amplia base, así como los beneficios de una capacidad nacional de investigación.

Tanto en el gobierno como en la industria, todas aquellas personas que tuvieron responsabilidades, trabajaron arduamente para mejorar nuestras capacidades operacionales mediante estudios de amenazas específicas y trabajo en modelos computacionales. Asimismo, en modificaciones materiales y de las especificaciones y características del material, rápido desarrollo de nuevas capacidades de los equipos y acelerada introducción de los equipos al servicio activo. Entre los ejemplos se incluyen: el desarrollo de equipos importantes y a veces vitales mediante la

combinación de elementos existentes en nuevas formas, tal como es el caso de la creación de equipos de guerra antielectrónica utilizando radares Nimrod Searchwater en los helicópteros Sea King (en sólo 11 semanas). Otros desarrollos fueron: la invención, producción, prueba y distribución en tiempo record de muchos nuevos equipos, incluyendo radares de interferencia portátiles (10 días entre la orden de trabajo y su distribución), la introducción acelerada en el servicio de los navíos HMS. Illustrious, HMS. Brazen y armas tales como el misil antibuques Sea Skua. Finalmente, la adaptación de los aviones Vulcan, Hércules y Nimrod para reabastecimiento de combustible aire-aire.

La urgencia de los pedidos frecuentemente justificó la aceptación de niveles de ingeniería y de seguridad menores; las adaptaciones de emergencia dieron buen resultado para el período limitado de la operación. Primera prioridad se le dio al funcionamiento en todo momento; las decisiones estuvieron determinadas por lo que podría lograrse en el tiempo disponible.

La experiencia de la campaña está siendo puesta en pleno uso, en la continuada búsqueda de una mayor eficiencia en el proceso de obtención de elementos. No sería realista esperar cambios radicales, ya que la mayor parte de las medidas de emergencia tomadas fueron especiales para la operación y porque las especificaciones de los equipos se circunscribieron a la tarea inmediata de contrarrestar específicamente capacidades argentinas conocidas. Las restricciones y limitaciones presupuestarias y de caja fueron eliminadas, aunque los principios contables y de costo-efectividad continuaron aplicándose.

Logística y personal.

Una operación militar de esta magnitud requirió de las destrezas especializadas de muchos miles de administradores, ingenieros y técnicos. Ellos desempeñaron una multitud de roles, en especial en el campo logístico, que fueron esenciales para el buen éxito de la operación, pero que no necesitaron de una dirección detallada. Según se esperaba, respondieron en buena forma a la necesidad de rápida acción en los bien definidos procedimientos que se establecieron a continuación, así como en los casos

de improvisación, cada vez que esto se estimó útil para ayudar al comandante operativo.

El apoyo logístico a la campaña de las Falkland fue un éxito de gran envergadura. A pesar de las largas líneas de comunicaciones, que se extendían por medio mundo, la Fuerza de Tarea raramente careció de los elementos esenciales; los equipos y sus repuestos fueron mantenidos en altos niveles de disponibilidad. La Fuerza de Tarea fue equipada y despachada en un tiempo extremadamente corto, lo cual reflejó el alto grado de alistamiento y de entrenamiento de las tres Instituciones de la Defensa. Cuatro lecciones se destacan:

En primer lugar, los niveles de consumo, en especial de munición, misiles y armas antisubmarinas, fueron mayores que lo previsto. El año pasado anunciamos planes para aumentar substancialmente los stocks de reserva para la guerra, a fin de mejorar el poder de disuasión; los niveles serán revisados a la luz de la experiencia de la campaña de las Falkland.

En segundo término, necesitamos considerar el nivel de apoyo logístico mantenido para operaciones "fuera del área". Desde 1960 ha habido una constante reducción en la capacidad de las Instituciones para apoyar a fuerzas de gran envergadura fuera del área de la OTAN. Todas las peticiones de la Fuerza de Tarea fueron satisfechas, pero sólo dándoles primera prioridad en los recursos y empleando algunos stocks destinados para las operaciones de la OTAN. La capacidad logística de las Instituciones para apoyar operaciones "fuera del área", debe ser considerada a la luz de la política general del Gobierno para tales operaciones, lo cual se indica en la 3ª Parte. Revisaremos, sin embargo, el tamaño y composición del almacenamiento especial creado para apoyar operaciones terrestres "fuera del área". Consideraremos también si acaso el apoyo logístico podría organizarse como parte de un sistema flexible, capacitado para apoyar fuerzas ya sea dentro o fuera del área de la OTAN.

Tercero, el reabastecimiento de combustible aire-aire es vital para apoyar operaciones a gran distancia. Por ejemplo, los aviones Harrier de la Real Fuerza Aérea volaron sin detención al Atlántico sur desde la isla Ascensión con el apoyo de aviones estanques. En las operaciones desde la isla Ascensión, la relativamente poca cantidad de combustible transportado por los aviones estanques Victor fue el resultado de que una gran proporción de la fuerza de aviones estanques fuera utilizada para cada salida de avión Vulcan, Nimrod y Hércules. Se necesitaban aviones estanques de gran capacidad estratégica para dar una mayor flexibilidad operacional en el futuro; nuestras proposiciones al respecto se señalan en la 3ª Parte.

Finalmente, la campaña dejó de manifiesto la significativa contribución que los recursos civiles pueden hacer al potencial de la nación en una crisis. Esto fue expuesto en el Informe sobre costos de la Defensa para 1982. Nuestra intención de revisar el uso de los recursos logísticos y de potencial humano nacionales de esta manera, ha recibido ahora un mayor ímpetu. El fluido y rápido cumplimiento de los planes de contingencia, existente para el uso de los buques mercantes en apoyo de las instituciones, fue un gran acontecimiento de la campaña. Alrededor de 45 buques fueron arrendados, desde buques de pasajeros hasta pesqueros. Ellos proporcionaron un apoyo vital en todo el panorama de la logística. Buques estanques transportaron combustible para buques, aviones y fuerzas terrestres. Buques de pasajeros, como el Queen Elizabeth, el Camberra y transbordadores, dieron servicios en calidad de transportes de tropas. Buques de carga tales como el Atlantic Conveyor, transportaron helicópteros, aviones Harrier, equipo pesado y abastecimientos. Otros navíos fueron empleados como buques hospitales, buques de reparaciones o remolcadores. Todos estos buques fueron manejados por tripulaciones civiles voluntarias, con el agregado de pequeños grupos de la Marina Real o de la Flota Auxiliar Real.

Entre las más notables modificaciones hechas a buques mercantes, citemos:

a) El acondicionamiento de cubiertas de vuelo, que se diseñaron y construyeron en unos pocos días y que en seguida debieron hacer frente a condiciones de tiempo extremas. Mientras no hubo sustituto a estas cubiertas operacionales de vuelo, estas instalaciones temporales fueron inapreciables.

b) La entrega e instalación en todos los buques mercantes de equipos de reaprovisionamiento en el mar.

c) El equipamiento de buques pesqueros como barreminas, que inutilizaron alrededor de 10 minas flotantes enemigas.

d) La instalación de equipos adicionales de comunicaciones, navegación y criptografía.

e) La instalación a bordo de plantas de producción de agua potable.

Transportes civiles aéreos complementaron los esfuerzos de los transportes aéreos de la Real Fuerza Aérea. Entre abril y junio ellos transportaron a la isla Ascensión más de 350 toneladas de carga, incluyendo helicópteros.

Los astilleros, puertos civiles, depósitos de abastecimientos, servicios navales y planas mayores de departamentos del Gobierno, junto con cientos de firmas industriales, grandes y pequeñas, jugaron un papel muy importante en el despacho y apoyo a la Fuerza de Tarea. Todas dieron su generosa colaboración, trabajando largas horas, incluyendo fines de semana y días feriados. Los ferrocarriles británicos y las empresas de transporte carretero reaccionaron rápidamente para llevar a los muelles grandes cantidades de abastecimientos y equipos.

Como una consecuencia de la campaña, hemos decidido que algunos rasgos militares útiles sean incorporados en el buque que reemplace al Atlantic Conveyor, incluyendo especialmente, una cubierta de aterrizaje de helicópteros prefabricada. También tendremos la posibilidad de arrendar el buque durante un período cada año, para ejercicios. A largo plazo, un grupo de trabajo del Comité Asesor de Transporte Marítimo de Defensa examinará las formas en que buques mercantes, que probablemente sean necesitados en cualquier emergencia futura, puedan ser diseñados, modificados o equipados para posible uso en apoyo de las Fuerzas Armadas o para su propia defensa.

Las necesidades de potencial humano de la campaña fueron llenadas casi por completo por nuestras fuerzas

regulares y no hubo necesidad de un llamado general de reservistas. Fue necesario, sin embargo, realizar un llamado selectivo de una pequeña cantidad de reservistas de la Marina Real y retener a algunos miembros de la Marina que estaban en vías de licenciamiento. El llamado se realizó fluidamente pero el ejercicio indicó la necesidad de examinar la legislación referida a llamados de reservistas. Según se citó en el Informe antes mencionado, las distintas categorías de reservas jugarán un papel esencial en cualquier guerra futura dentro del área de la OTAN. Algunos perfeccionamientos de nuestras capacidades ya se han logrado, por ejemplo, mediante el aumento del Ejército Territorial; otras medidas se están estudiando.

El rasgo distintivo sobresaliente del sistema médico y de evacuación de bajas fue la dedicación del personal médico y paramédico, tanto en campaña como a bordo de buques. Los heridos llegaban a cirugía en seis horas o menos; como resultado de esto y de la pericia de nuestros equipos médicos, un 90% de los heridos sobrevivió. En total, en la operación se perdieron 255 vidas, entre militares y civiles. 777 personas resultaron heridas. En muchos casos las heridas no fueron graves y los hombres quedaron rápidamente en condiciones de regresar a sus unidades. Más de 700 de los heridos están hoy en pleno empleo una vez más. Se hizo un intenso uso de los helicópteros y buques hospitales. Aviones VC 10 fueron empleados en un papel aero-médico para hacer regresar las bajas rápidamente al Reino Unido Hubo algunas dificultades en la planificación inicial del apoyo médico de la operación. Estos inconvenientes están siendo estudiados con el objeto de hacer el uso más efectivo y económico de los recursos médicos de las tres Instituciones en futuras operaciones.

Los sistemas de informes de bajas de las tres Instituciones fueron rápidamente ampliados para la operación. Por ejemplo, la Marina Real instaló su propio centro de coordinación de bajas en el HMS Nelson, en Portsmouth. Obtenía información de la Fuerza de Tarea vía Cuartel General de la Flota y la entregaba a los centros de atención de bajas en instalaciones de la Institución. Las familias podían llamar por teléfono para pedir informes; en la parte álgida de la operación debieron atenderse miles de llamadas diariamente. Cada vez que fue posible, al pariente más cercano se le informó antes que las noticias

de un incidente se hicieran públicas. Esto se hizo a través de visitas personales en caso de muertes o de heridas graves. En algunos casos la expectativa de que las noticias pudieran llegar al público anticipadamente por otras fuentes, tales como comunicados argentinos, obligó a hacer anuncios antes de la comunicación al pariente más cercano.

Hubo algunos errores y demoras. Fue difícil establecer la cantidad de bajas inmediatamente después de un incidente en el mar, debido al constante traslado de personal por helicópteros entre los buques y al hecho de que los sobrevivientes eran recogidos por diversos medios y llevados a diferentes buques. Podía tomar muchas horas para establecer quién estaba faltando, mientras otras operaciones continuaban. Dadas estas dificultades, el sistema funcionó tan bien como podía esperarse y esto mejoró durante la operación.

Al final de la campaña, nuestras fuerzas habían tomado un total de 11.400 prisioneros argentinos. La situación operativa y el clima aumentaron las considerables dificultades para manejar tantos prisioneros, especialmente considerando la escasez de edificios en las islas y las pérdidas de carpas para 4.500 hombres en el Atlantic Conveyor.

A pesar de esto, todos los prisioneros recibieron una adecuada alimentación, vestuario y atención sanitaria. Los procedimientos establecidos en la Tercera Convención de Ginebra fueron cumplidos en la forma más exacta posible, aunque muchos prisioneros tuvieron que ser instalados en buques. El Comité Internacional de la Cruz Roja estimó que esta modalidad era razonable, dadas las circunstancias. Los problemas que plantea el manejo de prisioneros de guerra recibirán mayor énfasis durante la planificación y entrenamientos futuros.

Relaciones Públicas

El firme objetivo del Gobierno, desde un comienzo fue proporcionar informaciones precisas sobre los acontecimientos diplomáticos y militares. Además de los frecuentes informes que los ministros presentaron al Parlamento, la Oficina de Prensa de Downing Street Nº 10, el Ministerio de Defensa y la Oficina de Asuntos Extranjeros y de la Comunidad Británica entregaron resúmenes periódicos para la prensa británica e internacional y para los agregados de Defensa. En el extranjero, nuestras Misiones Diplomáticas, con la ayuda de la Oficina Central de Información realizó y mantuvo un intenso esfuerzo con los medios locales, para presentar el caso británico en forma completa y precisa y, cuando fue necesario, contrarrestar la desinformación argentina. Al mismo tiempo, se mantuvo a otros Gobiernos informados de los últimos acontecimientos, solicitando el apoyo tanto en capitales extranjeras como en las Naciones Unidas. Se tomaron también medidas para llevar un grupo de periodistas británicos al Atlántico Sur.

Era importantísimo que la opinión pública, tanto nacional como internacional comprendiera y apoyara nuestra causa. Sin el apoyo del pueblo británico no habría sido posible montar y sostener la operación. Era vital también retener el apoyo de países amigos y aliados. Que esto haya sido logrado en alto grado, es una medida de nuestro éxito en proporcionar un relato confiable de los acontecimientos diplomáticos y militares. Por supuesto hubo problemas. La necesidad de retrasar y en algunos casos de impedir completamente la publicación de ciertas informaciones sobre operaciones militares, causó considerables controversias en su oportunidad y continúa siendo tema de amplio debate. Es fácil pasar por alto los factores que influencian la difusión pública de ciertas categorías de información. En todo momento, nuestra práctica tenía que ser compatible con los superiores dictados de la seguridad nacional y de las operaciones, así como con la protección de las vidas de los hombres y mujeres de la Fuerza de Tarea en el Atlántico Sur. Al mismo tiempo, estábamos preocupados de asegurar la menor aflicción posible a las familias. Desgraciadamente, las especulaciones de la prensa y la falsa propaganda argentina nos obligó a veces a entregar información acerca de las operaciones más pronto de lo que hubiera sido conveniente en favor de las familias. Otro factor que contribuyó a nuestras dificultades fue la ausencia en algunas ocasiones de informes suficientemente detallados y al día, de la situación de la Fuerza de Tarea. En cierta medida esto puede atribuirse a las limitaciones impuestas por nuestros sistemas de comunicaciones, que no tuvieron siempre la capacidad de hacer

frente a las necesidades de la prensa, además del vasto flujo del vitalmente importante tráfico operativo.

Estos asuntos merecen un análisis cuidadoso y considerado. El Ministro de Defensa ha encargado por lo tanto un amplio estudio al University College de Cardiff sobre la relación entre los medios de comunicación social y el Gobierno con ocasión de un conflicto armado. Además, el Comité de Defensa de la Cámara de los Comunes está llevando a cabo, actualmente, una amplia investigación sobre la forma como estas materias fueron manejadas durante la crisis; nos agradaría tomar en consideración su informe en nuestros análisis. Mientras tanto, se están poniendo en ejecución varias mejoras prácticas, a la luz de la experiencia en las Falkland. Esto incluye nuevas medidas para acreditar periodistas en unidades militares y más oportunidades de intenso entrenamiento para oficiales de relaciones públicas. El Ministro de Defensa está también discutiendo con la prensa el grado en que las dificultades que se presentaron podrían ser evitadas en el futuro. Un grupo especial de trabajo será organizado para estudiar si acaso son necesarias nuevas medidas, incluyendo la introducción de un sistema de censura, a fin de proteger las informaciones militares inmediatamente antes o durante una operación.

—oOo—

TERCERA PARTE. EL FUTURO

Hemos aprendido mucho de la campaña de las Falkland. Muchas de las lecciones no son novedad, pero no por eso dejan de tener importancia. Hemos visto de nuevo el valor de fuerzas profesionales y bien motivadas, capaces de responder rápidamente y en forma imaginativa ante lo inesperado. Las Fuerzas Armadas han demostrado su capacidad para operar fuera del área de la OTAN en las más difíciles circunstancias y al otro lado del mundo. Ellas han ganado una experiencia directa de tal operación y del esfuerzo logístico necesario para apoyarla. Ahora nos proponemos introducir nuevos y adicionales equipos para aumentar su movilidad, flexibilidad y alistamiento para operaciones dentro del área de la OTAN y en cualquier otra parte.

Esto no quiere decir que nosotros vamos a tener ahora una visión diferente de la amenaza mayor a la seguridad del Reino Unido, que viene de la Unión Soviética y de sus aliados del Pacto de Varsovia. El desproporcionado aumento en el tamaño y sofisticación de las Fuerzas Armadas soviéticas y la disposición de los líderes soviéticos para explotar su poderío militar con fines políticos —directa o indirectamente— continúa sin disminuir. Es todavía en Europa donde nosotros y nuestros aliados enfrentamos la mayor concentración de fuerzas del Pacto de Varsovia. En el Informe "El Camino Hacia Adelante", nosotros identificamos los cuatro principales campos en los cuales las Fuerzas Armadas ayudan a contrarrestar esa amenaza:

—Proporcionando un elemento independiente de fuerzas nucleares estratégicas y de Teatro, comprometidas con la Alianza.

—Defendiendo el territorio del Reino Unido.

—Una contribución terrestre y aérea de magnitud en el continente europeo.

—Desplegando una poderosa capacidad marítima en el Atlántico oriental y el canal de la Mancha.

Estos papeles continúan siendo las cuatro primeras prioridades de nuestro esfuerzo de defensa; el perfeccionamiento y modernización de las fuerzas dedicadas a estas tareas deben continuar teniendo la primera asignación de nuestros recursos.

"El Camino Hacia Adelante" sin embargo también llamó la atención hacia el significado de las amenazas planteadas a los intereses occidentales fuera del ámbito de la OTAN. Para contrarrestar estas amenazas, nuestro esfuerzo militar desempeña su papel a tres niveles:

a) Asistencia militar y entrenamiento a países de importancia para los países occidentales que soliciten nuestra ayuda. Este año tenemos equipos de entrenamiento militar de diversos tamaños, entre un hombre hasta más de 150, en alrededor de 30 países; en el año que finaliza en abril de 1982 entrenamos a casi 4.000 alumnos de países fuera de la OTAN, en establecimientos de la Defensa de nuestro país.

b) Despliegue periódico de fuerzas británicas, por ejemplo grupos de tareas navales para demostrar una presencia, para adquirir experiencia de condiciones lejos del Teatro Europeo y para ejercicio con las fuerzas de nuestros aliados y amigos.

c) Mantenimiento de una capacidad de intervención unilateral o con aliados, tanto para proteger nuestros intereses nacionales o en respuesta a un pedido de ayuda de nuestros amigos.

Es esta última capacidad la que justamente ha sido demostrada tan efectivamente en la campaña de las Falkland.

La política de sucesivos gobiernos ha sido que las operaciones fuera del área de la OTAN deben ser emprendidas por fuerzas cuyo papel principal sea el de apoyo a la Alianza. La campaña de las Falkland demostró que muchos elementos de las Fuerzas Armadas tienen las características básicas de flexibilidad y movilidad que las hacen adecuadas para responder a desafíos imprevistos que aparezcan fuera de Europa. Estábamos ya planificando antes de la emergencia en las Falkland una cantidad de medidas para perfeccionar esta capacidad mediante:

—La designación de un Cuartel General con un general de dos estrellas para comandar las fuerzas que se asignen en tal operación.

—El establecimiento de un stock de armas, equipos y abastecimientos que puedan ser empleados en el apoyo a operaciones fuera del área de la OTAN, sin distraer medios de los depósitos de la OTAN; y

—El mayor uso posible de medios civiles para proporcionar apoyo logístico y de otra naturaleza a las Fuerzas Armadas.

También hemos planeado reforzar la 5ª brigada de infantería con el objeto de mejorar su capacidad "fuera del área" y de paracaidistas. Las unidades de armas combatientes están ya en existencia; ellas incluyen dos batallones de paracaidistas, un batallón de infantería y apoyo de ingenieros. A esto acabamos de agregar un regimiento de reconocimiento blindado y en el curso del próximo año agregaremos un regimiento de artillería, un escuadrón de aviación de Ejército y algunas unidades de apoyo logístico. Los aviones de transporte Hércules de la Real Fuerza Aérea están actualmente destinados para la brigada, y la acomodación en algunos de ellos de equipos adicionales en 1985 dará a la brigada una capacidad de asalto con paracaidistas. Estos progresos representan una mejora importante de nuestra capacidad para operaciones aerotransportadas "fuera del área". En conjunto con la capacidad anfibia de la 3ª bri-

gada de comandos, ellos nos dan una capacidad muy mejorada para responder a imprevistos de una manera flexible y rápida. Además, ya hemos anunciado que dos buques de asalto, el HMS Fearless y el HMS Intrepid van a ser mantenidos en servicio activo. Estos buques demostraron fehacientemente su valor en la campaña y continuarán siendo un elemento importante de nuestra capacidad anfibia.

Nos habría gustado hacer algo más en este aspecto, pero ha habido poco margen dentro del programa de defensa para agregados de esta clase en los últimos años.

El buen éxito de la revisión del año pasado del programa de defensa, en el sentido de igualar los recursos con nuestros planes a futuro revisados, nos proporcionó un grado de flexibilidad para hacer ajustes en el programa de defensa. Hemos también anunciado que el costo de la campaña y del reemplazo de los buques y demás equipo perdido, junto con los costos extras de mantener una guarnición considerable en las Falkland, deberá financiarse con el dinero adicional del 3% de aumento, en términos reales, que se planea otorgar al presupuesto de la defensa como aumento anual en el período 1985/1986. Estos desarrollos significan que nosotros podemos ahora financiar importantes mejoras de las fuerzas en los siguientes años.

Hemos ya anunciado que:

—A raíz de nuestra experiencia en las Falkland, tenemos la intención de que dos portaviones queden disponibles para empleo con corto aviso. Para asegurar esto, un tercer portaviones será mantenido en reparación o reserva y no continuaremos con los trámites de venta del HMS Invencible.

—Las restricciones en el entrenamiento de las Fuerzas Armadas y en sus niveles de actividad han sido levantadas. Esto ayudará a mantener el alto nivel de profesionalismo e idoneidad demostrado por las tres Instituciones durante el conflicto.

Durante el conflicto, una gran variedad de equipos y de perfeccionamiento se introdujeron, especialmente,

para las fuerzas comprometidas en la operación, con un costo superior a 200 millones de libras esterlinas. Esto incluyó:

a) El equipamiento de los aviones Vulcan, Nimrod y Hércules para el papel de receptores de abastecimiento de combustible aire-aire. Asimismo, la conversión de los aviones Vulcan y Hércules para su papel como aviones estanque.

b) La modificación de los aviones Nimrod para transportar bombas, el misil antibuque Harpoon y los misiles Sidewinter AIM 9L aire-aire.

c) La adquisición de más misiles Sidewinter AIM 9L para aviones Harrier y la conversión de los Harriers GR 3 de la Real Fuerza Aérea, para portarlos.

d) La inclusión de bombas guiadas por láser en los aviones Harrier GR 3.

e) La adaptación más efectiva del sistema de misiles Sea Wolf, transportado en buque, para enfrentar ataques de aviones a baja altura.

f) La adaptación de un sistema de armas de defensa inmediata para el HMS Illustrious.

g) La acelerada entrada en servicio del misil antibarco Sea Skua y de los misiles anti-barco Sub-Harpoon, lanzados desde submarinos.

h) El mayor desarrollo de los sistemas de challa metálica y de contra medidas electrónicas instalados en barcos, para enfrentarse con ataques de misiles a ras de agua. Además, el desarrollo de challa metálica y de contra medidas electrónicas para aviones y helicópteros tácticos.

La mayor parte de estos equipos está disponible para uso por las Instituciones, ya sea en el Atlántico sur o en cualquier otra parte.

El reemplazo de buques y demás equipo perdido en la campaña mejorará la capacidad de las Instituciones ya que los reemplazos serán nuevos y en muchos casos más eficientes que sus predecesores. Las mayores órdenes de trabajo son para:

a) Reemplazo de los dos destructores tipo 42 y dos fragatas tipo 21. Se ordenará también la construcción de cinco fragatas tipo 21; de ellas, una ya ha sido anunciada y no está relacionada con las pérdidas de las Falkland. Tres de estos buques serán del nuevo diseño Batch III; estarán equipados con cañones de 4.5" y con una capacidad adicional de defensa local.

b) Reemplazo del buque de desembarco logístico de la Flota Auxiliar Real, Sir Galahad. Tenemos listo el diseño detallado del nuevo buque y esperamos poner la orden de trabajo durante 1983. El buque de la Flota Auxiliar Real, Sir Tristam, será traído de regreso al Reino Unido y esperamos que podrá ser reparado.

c) El reemplazo de todos los aviones Harrier y helicópteros Sea King, Lynx, Chinook perdidos. Ver párrafo subsiguiente.

Vamos a mantener una guarnición bastante grande en las islas Falkland en el futuro previsible. Esto incluirá: radares de defensa aérea, aviones Phantom de la Real Fuerza Aérea, aviones Harrier y Hércules, helicópteros Chinook y Sea King, sistemas de defensa aérea Rapier, un batallón de infantería y armas de apoyo. En el Atlántico sur se desplegarán también submarinos con propulsión nuclear, destructores, fragatas, helicópteros Sea King y barcos patrulleros con apoyo a flote. El buque de patrullaje en hielos HMS Endurance será mantenido allá en servicio. Estas fuerzas pueden ser reforzadas, según sea necesario, por otras que ya están designadas para este propósito; periódicamente se harán ejercicios para probar nuestra capacidad de refuerzo. Todo esto se perfeccionará significativamente mediante las mejoras que se señalan a continuación.

A la luz del conflicto y con el objeto de asegurar la defensa de las islas Falkland sin distraer fuerzas de gran envergadura de las misiones principales con la OTAN de nuestras Fuerzas Armadas, tenemos pensado con los fondos actualmente disponibles, hacer una cantidad de agregados adicionales y mejoras a las Fuerzas Armadas. Estas medidas aumentarán nuestros niveles totales de fuerzas, aun cuando las fuerzas basadas en las islas Falkland estarán a un más bajo nivel de alistamiento para la OTAN que las del Teatro de Operaciones Europeo. Las principales mejoras que se harán son:

a) La adquisición de aviones estanque de gran capacidad que mejorarán considerablemente la capacidad de transporte de combustibles de la Real Fuerza Aérea y será un significativo factor multiplicador de fuerzas para todos los aviones de de combate de la Real Fuerza Aérea. Además de esto, ellos aumentarán grandemente la movilidad estratégica de las Fuerzas Armadas, dado que su capacidad también les puede permitir trasladar grandes cantidades de tropas y de equipo pesado, tanto para operaciones en Europa, como en otros lugares. Ellos transformarán nuestra capacidad para apoyar a la guarnición de las islas Falkland y para reforzarla rápidamente.

b) La adquisición de por lo menos 12 aviones Phantom F-4 (sujeto a la terminación satisfactoria de las negociaciones en curso actualmente). Ellos formarán un escuadrón para la defensa aérea del Reino Unido, a fin de reemplazar al escuadrón de Phantom FGR2 empeñado en el Atlántico sur. El despliegue entre ambos teatros de este incremento de fuerzas en aviones Phantom, podrá modificarse según o cuando sea necesario, en forma rápida. Por ejemplo, dos Phantom podrán trasladarse desde la isla Ascensión hasta las islas Falkland apoyados por un solo avión estanque de nuevo modelo.

c) La adquisición de 24 unidades de fuego Rapier adicionales para el Ejército y la Real Fuerza Aérea.

d) La adquisición de cinco helicópteros más de transporte mediano Chinook, además de los tres de reemplazo a que ya se hizo referencia. Cada uno de ellos tiene la capacidad de transportar hasta 80 hombres, lo que mejora grandemente la movilidad de nuestras fuerzas terrestres; su valor quedó claramente demostrado en la contribución hecha por el único helicóptero Chinook que tuvimos disponible en la campaña.

e) Un aumento en la cantidad de destructores y fragatas de primera línea que teníamos previamente planeados. Según estos planes, un máximo de cuatro buques habrían sido colocados en el escuadrón de espera en 1986. Hemos decidido ahora, en vista de los compromisos en las Falkland, que todos estos destructores y fragatas sean retenidos durante algún tiempo todavía en la flota activa. Hemos tomado también medidas para que la activación de buques que compensen las pérdidas de combate y las unidades de primera línea, se realice a partir del 1º de abril de 1983 y durante 1984.

f) El suministro de defensa local para los portaviones HMS Ark Royal y HMS Invencible, los buques de asalto HMS Intrepid y HMS Frearless, el destructor HMS Bristol y todos los destructores tipo 42.

g) Además del reemplazo de todas las pérdidas de batalla, se anunció en julio la adquisición de siete aviones Sea Harrier y seis helicópteros Sea King para guerra antisubmarina

h) La adquisición de radares Searchwater y equipo aéreo asociado, para helicópteros Sea King, con el objeto de equipar a cada uno de los portaviones operativos con una capacidad orgánica para guerra antielectrónica.

i) En vista de las tasas de consumos durante la campaña de las Falkland, tanto en cuanto a municiones como abastecimientos, estamos revisando el tamaño y composición del stock previsto para apoyar operaciones fuera del área de la OTAN. Planeamos aumentar sustancialmente la cantidad y diversificación de los elementos de este stock a un costo de por lo menos 10 millones de libras esterlinas. Stocks adicionales de municiones y otros equipos están siendo adquiridos para ser basados en las islas Falkland.

Según se señaló en la 2ª Parte, hay una condición para una cantidad de otros mejoramientos de las fuerzas y equipos a la luz de la campaña de las Falkland. Muchos de éstos, por ejemplo, más modernos sistemas de radar para nuestros buques, equipos de visión nocturna extra para el Ejército y el arma de neutralización de aeropuertos JP 233 para la Real Fuerza Aérea, están ya asegurados en nuestros programas; otros no lo están. El ámbito para mayores modernizaciones en nuestras fuerzas, será calculado según los recursos disponibles en la reformulación anual normal de costos del programa de defensa en su conjunto, lo que será completado durante los primeros meses de 1983.

—oOo—

CONCLUSION

Las muchas y útiles lecciones que hemos aprendido de la campaña de las Falkland, que se describen con cierto detalle en este Libro Blanco, no invalidan la política que hemos adoptado después de la revisión del programa de defensa del año pasado. La Unión Soviética —sus políticas y capacidad militar— continúa planteando la principal amenaza a la seguridad del Reino Unido; nuestra respuesta a esta amenaza debe corresponder a la primera prioridad en cuanto a la asignación de nuestros recursos. Después de la campaña de las Falkland, estaremos dedicando ahora sustancialmente más recursos a la defensa que los que habíamos planeado previamente. Al distribuir éstos, deberemos tomar medidas que fortalezcan nuestra capacidad general de defensa, aumentando la flexibilidad, movilidad y alistamiento de las tres Instituciones para operaciones en apoyo de la OTAN o en cualquier otro lugar.

Sobre todo, el buen éxito de la campaña de las Falkland demostró concluyentemente la magnífica calidad y desempeño de los miembros de las Fuerzas Armadas británicas. La campaña demostró también el papel fundamental de la Marina Mercante, del personal civil en los buques de la Flota Auxiliar Real, en los astilleros y en todo otro lugar, así como de la industria británica. Todos ellos brindaron su apoyo generoso e incansable a la Fuerza de Tarea. La calidad y confiabilidad de gran cantidad de material de guerra quedaron comprobadas. También lo fue la capacidad de inventiva y de improvisación de las Instituciones, establecimientos de la defensa y la industria británica.

Finalmente, la campaña confirmó que el pueblo británico y su Gobierno tienen la voluntad y resolución de resistir la agresión, así como la fortaleza para soportar contrariedades y bajas. Nosotros y nuestros aliados de la OTAN podemos deducir con confianza lo siguiente: que la posición de contención de la alianza de la OTAN como un todo, se ha visto fortalecida.

——oOo——

ANEXO A.

COMPOSICION DE LA FUERZA DE TAREA Y DE SUS ELEMENTOS DE APOYO

1.—BUQUES DE LA MARINA REAL

Nº de Orden	TIPO/CLASE	Cant.	BUQUES
1	Submarinos		
	De la flota	5	Conqueror, Courageous, Spartan, Splendid, Valiant
	Clase Oberon	1	Onyx
2	Portaviones antisubmarinos	1	Invencible
3	Portaviones antisubmarinos de comando	1	Hermes
4	Buques de asalto	2	Fearless, Intrepid
5	Destructores misileros		
	Clase County	2	Antrim, Glamorgan
	Tipo 82	1	Bristol
	Tipo 42	5	Cardiff, Coventry, Exeter, Glasgow, Sheffield.
6	Fragatas de empleo general	4	Andromeda, Argonaut, Minerva, Penelope
	Clase leander		
	Clase Rothesay	2	Plymouth, Yarmouth
	Tipo 21	7	Active, Alacrity, Ambuscade, Antelope, Ardent, Avenger, Arrow.
	Tipo 22	2	Brilliant, Broadsword.
7	Patrulleros de alta mar		
	Clase Castle	2	Dumbarton Castle, Leeds Castle.
8	Barreminas		
	Pesqueros armados con equipos para gran profundidad (1)	5	Cordella, Franella, Pict, Junella, Northella
9	Buques de patrullaje en hielo	1	Endurance
10	Buques de reconocimiento (2)	3	Hecla, Herald, Hydra.

NOTAS: **(1) Arrendados; tripulados por personal de la Marina Real.**
(2) Empleados como buques ambulancia.

2.—ESCUADRONES DE LA AVIACION NAVAL.

Nº de Orden	Escuadrón	Aviones	Embarcados en:
1	737	Wessex MK 3	Destructores Clase County
2	800	Sea Harrier	Hermes
3	801	Sea Harrier	Invencible
4	809	Sea Harrier	Hermes, Invencible
5	899	Sea Harrier	Hermes, Invencible
6	815	Lynx MK 2	Invencible, Hermes, destructores tipo 42, clase Leander, fragatas tipo 21 (excepto Active) y tipo 22.
7	820	Sea King MK 5	Invencible
8	824	Sea King MK 2	Fort Grange, Olmeda
9	825	Sea King MK 2	Atlantic Causeway, Queen Elizabeth
10	826	Sea King MK 5	Hermes, Fort Austin
11	829	Wasp	Active, Endurance, Plymouth, Yarmouth, Contender Bezant, buques hospital
12	845	Wessex MK 5	Invencible, Fort Austin, Intrepid, Resource, Tidepool, Tidespring.
13	846	Sea King MK 4	Hermes, Fearless, Intrepid, Elk, Camberra.
14	847	Wessex MK	Engadine, Atlantic Causeway.
15	848	Wessex MK 5	Olna, Regent, Atlantic Conveyor.

3.—BUQUES DEL SERVICIO MARITIMO AUXILIAR REAL.

Nº de Orden	Tipo/Clase	Cant.	Buques
1	Buque de amarra y salvataje	1	Goosander
2	Remolcador	1	Typhoon

4.—BUQUES DE LA FLOTA AUXILIAR REAL.

Nº de Orden	Tipo/Clase	Cant.	Buques
1	Buques tanque de la flota (grande)	4	Olmeda, Olna, Tidepool, Tidespring.
2	Buques tanque de la flota (pequeños)	1	Blue Rover
3	Buques tanque de apoyo	5	Appleleaf, Brambleleaf, Bayleaf, Pearleaf, Plumleaf.
4	Buques de reaprovisionamiento de la Flota	4	Fort Austin, Fort Grange, Resource, Regent.
5	Buque de apoyo de abastecimiento	1	Stromness.
6	Buque de apoyo de helicópteros	1	Engadine
7	Buques logísticos de desembarco	6	Sir Bedivere, Sir Galahad, Sir Geraint, Sir Lancelot, Sir Percivale, Sir Tristam.

5.—BUQUES ARRENDADOS.

Nº de Orden	Buque	Nº de Orden	Buque
	Buques de pasajeros		**Buque de contenedores**
1	SS Camberra	27	MV Astronomer
2	RMS Queen Elizabeth II		
3	SS Uganda		**Pasajeros y carga general**
	Buques tanque	28	MV Norlan
4	MV Alvega	29	TEV Rangatira
5	MV Anco Charger	30	MV Saint Edmund
6	MV Salder London	31	RMS Saint Helena
7	MV British Avon		
8	MV British Dart		**Carga general**
9	MV British Esk	32	MV Avelona Star
10	MV British Tamar	33	MV Geestport
11	MV British Tay	34	MV Leartes
12	MV British Tesr	35	MV Lycaon
13	MV British Trent	36	MV Saxonia
14	MV British Wye	37	MV Strathewe
15	MV Fort Toronto		
16	MV G A Walker		**Buques de apoyo**
17	MV Scottish Eagle		
18	MV Shell Eburna	38	MV British Enterprise III
		39	MV Stena Inspector
	Transbordadores de carga general	40	MV Stena Seaspread
		41	MV Wimpey Seahorse
19	SS Atlantic Causeway		
20	SS Atlantic Conveyor		**Remolcadores**
21	MV Baltic Ferry	42	MV Irishman
22	MV Contender Bezant	43	MT Salvageman
23	MV Elk	44	MT Yorkshireman
24	MV Europic Ferry		
25	MV Nordic Ferry		**Buques cable**
26	MV Tor Caledonia	45	CS Iris

NOTA.

1. **Además, los siguentes buques fueron arrendados y empleados como barreminas: MVs. Cordella, Farnella, Junella, Northella y Pict.**

6.—MARINES REALES.

Nº de Orden	UNIDADES
1	Comandante, Cuartel General y Escuadrón de Telecomunicaciones de la Brigada Nº 3 de Comandos de Marines Reales.
2	Batallón 40 de Comandos de Marines Reales.
3	Batallón 42 de Comandos de Marines Reales.
4	Batallón 45 de Comandos de Marines Reales.
5	Escuadrón Aéreo de la Brigada de Comandos de Marines Reales.
6	Regimiento Logístico de los Comandos de Marines Reales.
7	Escuadrón de Botes Especial.
8	Destacamento de Marines Reales (incluyendo tripulaciones de desembarco).
9	Sección de defensa aérea de los Marines Reales.
10	1er. Escuadrón de incursiones (raids) de los Marines Reales.
11	Plana Mayor de guerra de montaña y Artica de los Marines Reales.
12	Sección Y de los Marines Reales.
13	Banda de los Marines Reales de Su Majestad y Oficial de Bandera de la 3ª Flotilla.
14	Oficina de archivos en campaña de los Marines Reales.

7.—UNIDADES DEL EJERCITO.

Nº de Orden	UNIDADES
1	Dos Secciones, los Azules y los Reales.
2	4º Regimiento de Artillería de Campaña Real (menos una Batería).
3	12º Regimiento de Artillería Antiaérea Real (menos una Batería).
4	29º Regimiento de Comandos de Artillería Real.
5	Elementos de la Batería de Defensa Antiaérea 43 del Regimiento Nº 32 de Artillería Teledirigida Real.
6	Elementos del Regimiento Nº 49 de Artillería de Campaña Real.
7	Elementos del Regimiento de Apoyo de la Escuela de Artillería Real.
8	Elementos del Regimiento de Ingenieros Nº 33.
9	Regimiento de Ingenieros Nº 36 (menos un Escuadrón).
10	Elementos del Regimiento de Ingenieros Nº 38.

ANEXO A.

Nº de Orden	U N I D A D E S
11	Escuadrón Independiente de Comandos Nº 59, de Ingenieros Reales.
12	Elementos de la Fuerza Militar de Trabajo.
13	Elementos del Regimiento Postal y de Correos Nº 2 de los Ingenieros Reales.
14	Elementos del Regimiento de Telecomunicaciones Nº 14.
15	Elementos del Regimiento de Telecomunicaciones Nº 30.
16	Cuartel General y Escuadrón de Telecomunicaciones, de la 5ª Brigada de Infantería.
17	Elementos de la Sección Telecomunicaciones Nº 602.
18	2º Batallón de Guardias Escoceses.
19	1er. Batallón de Guardias Galeses.
20	1er. Batallón del 7º de Fusileros Gurkhas del Duque de Edimburgo.
21	2º Batallón del Regimiento de Paracaidistas.
22	3er. Batallón del Regimiento de Paracaidistas.
23	Elementos del Regimiento 22 del Servicio Aéreo Especial.
24	Escuadrón Nº 656, del Cuerpo Aéreo del Ejército.
25	Elementos del Regimiento Nº 17 de Puertos, del Cuerpo de Transporte Real.
26	Elementos del Regimiento Nº 29 de Transporte y Movimientos, del Cuerpo de Transportes Real.
27	Elementos del Escuadrón Nº 27 de Despacho Aéreo, del Cuerpo de Transportes Real.
28	Sección Nº 407 del Cuerpo de Transportes Real.
29	Elementos de la Unidad de Apoyo Conjunto de Helicópteros.
30	16º de Ambulancias de Campaña, del Cuerpo Médico Real del Ejto.
31	Elementos del 19º de Ambulancias de Campaña, del Cuerpo Médico Real del Ejército.
32	Elementos del Batallón de Material de Guerra Nº 9, del Cuerpo de Material de Guerra Real del Ejército.
33	Compañía de Material de Guerra Nº 81, del Cuerpo de Material de Guerra Real del Ejército.
34	10º de Talleres de Campaña de los Ingenieros Eléctricos y Mecánicos Reales del Ejército.
35	Elementos de los Talleres de Aviones Nº 70, de los Ingenieros Eléctricos y Mecánicos Reales.
36	Elementos de la Compañía Preboste Nº 160, de la Policía Militar Real.
37	7º de la Oficina de Caja, del Cuerpo Real de Pagos del Ejército.
38	Destacamento 601 de Control Aéreo Táctico (Controlador Aéreo Ad.).
39	Destacamento 602 de Control Aéreo Táctico (Contr. Aéreo Adelantado).
40	Dest. 603 de Control Aéreo Táctico (Control. Aéreo Adelantado).

ANEXO A.

8.—UNIDADES DE LA REAL FUERZA AEREA.

Nº de Orden	Escuadrones	Aviones
1	1 Escuadrón (F) (1)	Harrier GR 3
	Destacamentos de:	
2	10º Escuadrón	VC 10 C MK 1
3	18º Escuadrón	Chinook HC MK 1
4	24º Escuadrón	Hércules C MK 1
5	30º Escuadrón	Hércules C MK 1
6	47º Escuadrón	Hércules C MK 1
7	70º Escuadrón	Hércules C MK 1
8	29º Escuadrón	Phantom FGR 2
9	42º Escuadrón	Nimrod MK 1
10	44º Escuadrón	Vulcan B 2
11	50º Escuadrón	Vulcan B 2
12	101º Escuadrón	Vulcan B 2
13	55º Escuadrón	Victor K 2
14	57º Escuadrón	Victor K 2
15	120º Escuadrón	Nimrod MK 2
16	206º Escuadrón	Nimrod MK 4
17	201º Escuadrón	Nimrod MK 2
18	202º Escuadrón	Sea King de búsqueda y salvataje
	Regimiento Real de la Fuerza Aérea	**DESCRIPCION.**
19	3er. Regimiento	Unidad de Cuartel General de Ala.
20	15º Regimiento	Destacamento de Escuadrón, del Escuadrón de Campaña.
21	63º Regimiento	Escuadrón (Rapier).
	Otras unidades	
22	Ala de Comunicaciones Tácticas.	
23	Ala de Abastecimiento Táctico.	
24	Equipo de eliminación de explosivos.	

NOTA:

(1) Embarcado en el Portaviones HMS Hermes y en tierra.

ANEXO B.

DESEMPEÑO DE LOS SISTEMAS DE ARMAS CONTRA AVIONES ENEMIGOS

Nº de Orden	Sistema de Armas	Aviones derribados Confirmados	Probables (1)
1	Sea Harrier con misiles Sidewinder AIM 9L	16	1
2	Sea Harrier con cañones Aden 30 mm.	4	2
3	Sea Wolf	5	—
4	Sea Dart	8	—
5	Sea Cat	8	2
6	Rapier	14	6
7	Blowpipe	9	2
8	Stinger	1	—
9	Otros (2)	7	1
	TOTAL	72	14

NOTAS:

(1) Un aparato abatido probable es aquel del cual hay razonables fundamentos para creer que fue destruido, pero del cual no hay suficientes evidencias para aseverar su destrucción.

(2) OTROS, incluye: cañones de 4.5", de 20 mm., de 40/60 mm. Bofors, cañones Harden y armas pequeñas.

(3) Fue destruido un total estimado de 117 aviones argentinos, incluyendo los probables y aquéllos destruidos en tierra. Este total comprende:

— 46 A4 Skyhawk
— 27 Mirage
— 21 Pucará
— 4 Mentor
— 3 Aermacci
— 2 Skyvan
— 1 C 130 Hércules
— 1 Lear Jet
— 3 Camberra

Helicópteros:

— 6 Puma
— 2 Ball Haey
— 2 Chinook

ANEXO C.

PERDIDAS DE BUQUES Y AVIONES

Nº de Orden	Fecha	BUQUES
1	4 de mayo	Destructor misilero tipo 42 HMS Sheffield
2	21 de mayo	Fragata de empleo general tipo 21 HMS Ardent
3	23 de mayo	Fragata de empleo general tipo 21 HMS Antelope
4	25 de mayo	Destructor misilero tipo 42 HMS Coventry
5	25 de mayo	S S Atlantic Conveyor
6	8 de junio	Buque de desembarco logístico de la Flota Auxiliar Real, Sir Galahad.

AVIONES
PERDIDAS POR FUEGO ENEMIGO

Nº de Orden	Fecha	Tipo de Avión	Origen
1	4 de mayo	Sea Harrier	Marina Real
2	21 de mayo	1 Lynx (1)	Marina Real
3	21 de mayo	2 Gazelle	Marina Real
4	21 de mayo	Harrier GR 3	Flota Aux. Real
5	25 de mayo	6 Wessex 5 (2)	Marina Real
6	25 de mayo	Lynx (2)	Marina Real
7	25 de mayo	3 Chinook (2)	Flota Aux. Real
8	25 de mayo	Lynx (3)	Marina Real
9	27 de mayo	Harrier GR 3	Flota Aux. Real
10	28 de mayo	Scout	Marina Real
11	30 de mayo	Harrier GR 3	Flota Aux. Real
12	2 de junio	Sea Harrier	Marina Real
13	12 de junio	Wessex (4)	Marina Real
14	6 de junio	Gazelle	Ejército

NOTAS:

(1) Perdido en ataque con bombas contra el HMS Ardent.
(2) Perdido en el SS Atlantic Conveyor.
(3) Perdido al hundirse el HMS Coventry.
(4) Perdido en ataque con misiles, en el HMS Glamorgan.

ANEXO C.

OTRAS PERDIDAS

Nº de Orden	Fecha	Tipo de Avión	Origen
1	22 de abril	2 Wessex 5	Marina Real
2	23 de abril	Sea King MK 4	Marina Real
3	6 de mayo	2 Sea Harrier	Marina Real
4	12 de mayo	Sea King MK 5	Marina Real
5	18 de mayo	Sea King MK 5	Marina Real
6	19 de mayo	Sea King MK 4	Marina Real
7	20 de mayo	Sea King MK 4	Marina Real
8	24 de mayo	Sea Harrier	Marina Real
9	29 de mayo	Sea Harrier	Marina Real
10	8 de junio	Harrier GR 3	Flota Aux. Real

TT.GG. Instituto Geográfico Militar de Chile.

* Vol. Nº XXXIV.—Geopolítica. Diferentes etapas para el Estudio Geopolítico de los Estados. Por el Coronel de Estado Mayor Augusto Pinochet Ugarte.
* Vol. Nº XXXV.—Geopolítica. Leyes que se deducen del Estudio de la Expansión de los Estados. Por el Mayor Julio César von Chrismar Escuti.
* Vol. Nº XXXVI.—Historia de la Geografía y de los Descubrimientos en el Reyno de Chile. Tomo I. Por el Tte. Coronel (R) Edmundo González Salinas.
* Vol. Nº XXXVII.—Historia de la Geografía y de los Descubrimientos en el Reyno de Chile. Tomo II. Por el Tte. Coronel (R) Edmundo González Salinas.
* Vol. Nº XXXVIII.—Historia Militar de Chile. Tomo I. E.M.G.E.— Dir. Instr.
* Vol Nº XXXIX.—Historia Militar de Chile. Tomo II. E.M.G.E.—Dir. Instr.
* Vol. Nº XL.—Historia Militar de Chile. Tomo III. E.M.G.E.— Dir. Instr.
* Vol. Nº XLI.—La Guerra. Su conducción política y estratégica. 2ª Edición. Por el General de División (R) Manuel Montt Martínez.
* Vol. Nº XLII.—Conflagración en el Medio Oriente. La Guerra de los Seis Días y la Crisis Actual. Por el General de Brigada (R) René Alvarez Marín.
* Vol. Nº XLIII.—Reflexiones sobre el Mando. Tomo I. Por el Coronel Luis Gazzoli.
* Vol. Nº XLIV.—Reflexiones sobre el Mando. Tomo II. Por el Coronel Luis Gazzoli..
* Vol. Nº XLV.—Análisis de la Situación Político - Militar en el Medio Oriente. Por el General de Brigada (R) René Alvarez Marín.
* Vo Nº XLVI.—Guerra del Pacífico 1879. Primeras Operaciones Terrestres. Por el General de División Augusto Pinochet Ugarte.

Vol. Nº XLVII.—El Arte de Mandar. 2ª Edición. Por André Gavet.

* Vol. Nº XLVIII.—Vigilia de Armas. Por el Capitán Tobías Barros. 2ª Edición.
* Vol. Nº XLIX.—Utilización de Ríos Internacionales para fines industriales y agrícolas en América. Por Gaspar I. Lueje V.
* Vol. Nº L.—Brasil, un país que aceptó el desafío del desarrollo. Por el Teniente Coronel Herbert Orellana Herrera.
* Vol. Nº LI.—Empleo de la Violencia Urbana por la subversión. Por el Teniente Coronel de Caballería D.E.M. Federico Quintero Morente.
* Vol. Nº LII.—Manual de Fronteras y Límites del Estado. Dirección de Fronteras y Límites del Estado (DIFROL).
* Vol. Nº LIII.—La Política y Relaciones Internacionales. Introducción a su Estudio. Por el Tte. Coronel Herbert Orellana Herrera.
* Vol. Nº LIV.—Seguridad - Política - Estrategia. Por el General Edgardo Mercado Jarrín.
* Vol. Nº LV.—La Influencia Decisiva del Comandante. Por el Tte. Coronel (R) Edmundo González Salinas.
* Vol. Nº LVI.—La Defensa, Aplicación de la Teoría. Por el Coronel Gerardo Cortés R.
* Vol. Nº LVII.—El Arte de Mandar (3ª Edición). Por Andrés Gavet.
* Vol. Nº LVIII.—La Función Política del Ejército. Por Hermann Oehling.
* Vol. Nº LIX.—Baquedano.— (2ª Edición). Por el General Jorge Carmona Yáñez.
* Vol. Nº LX.—El Toqui Pelantaru - Guerrero de la Conquista. Por el Subteniente (Res.) Carlos Valenzuela Solís de Ovando.
* Vol. Nº LXI.—Monografías de Comandantes en Jefe y Jefes de Estado Mayor, durante la Guerra del Pacífico (en prensa). Por el Teniente Coronel Rafael Poblete Manterola.
* Vol. Nº LXII.—Ensayo sobre un estudio preliminar de una geopolítica de Chile en el año 1965. Por el General de Ejército Augusto Pinochet Ugarte.

Vol. Nº LXIII.—1879, la gran lección. Por el TCL. (E.M.) Sergio Rodríguez R
Vol. Nº LXIV.—Dialogando con Argentina. Por el TCL. (I.P.M.) Manuel Hormazábal G.
Vol. Nº LXV.—Héroes y soldados ilustres del Ejército de Chile (1810 - 1891). Academia de Historia Militar.
Vol. Nº LXVI.—La partida de ajedrez. Por el CRL. (E.M.) Jorge Muñoz P.
Vol. Nº LXVII.—"La cuestión de las Islas Falkland". Por el Sr. Oscar Espinosa Moraga.
Vol. Nº LXVIII.—"Historia Militar de Chile" (2ª Edición). I y II Tomos. Por el TCL. (R) Edmundo González Salinas.

---

* Agotado.


ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJERCITO
CHILE
SER MAS QUE PARECER